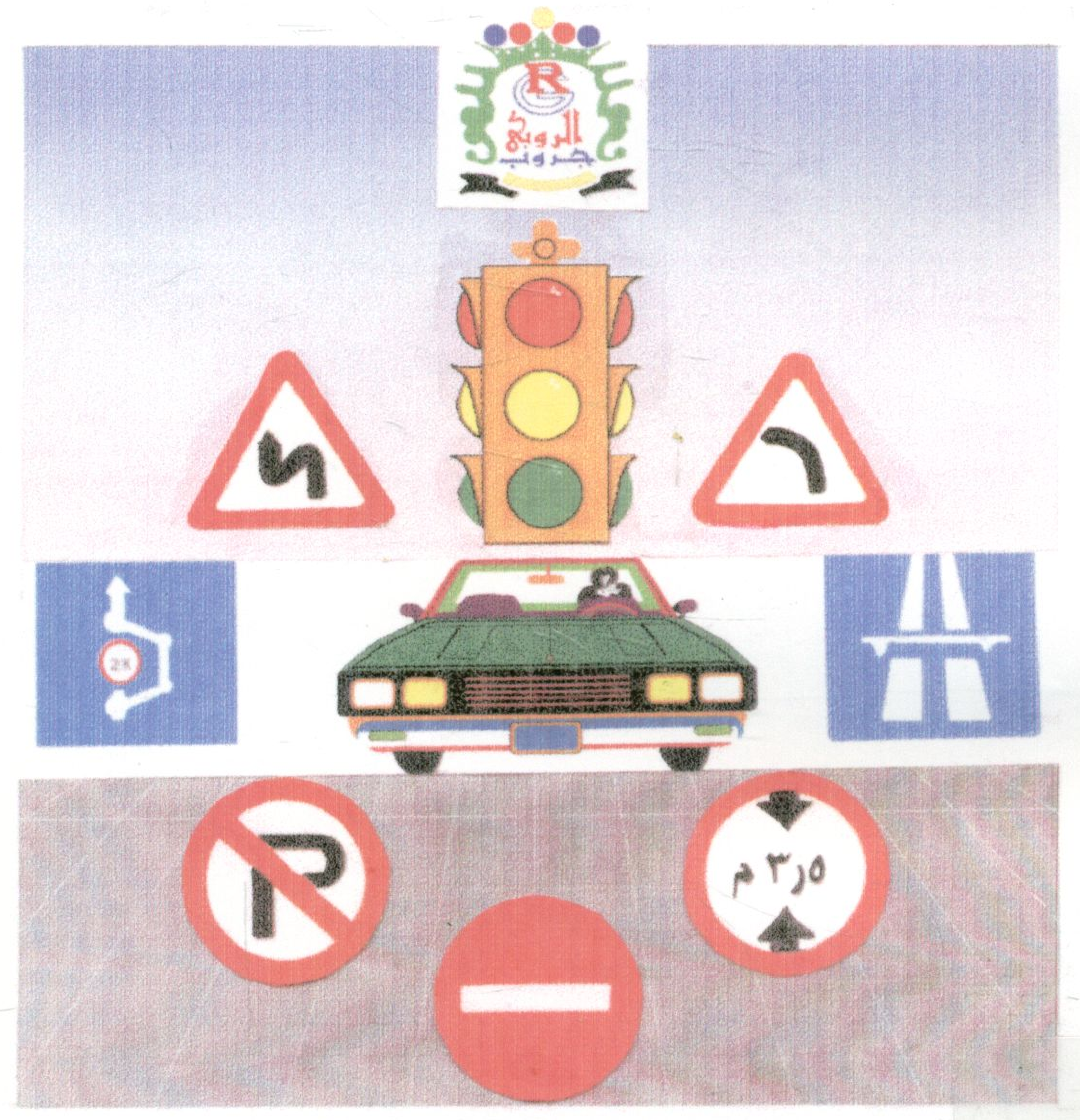
دار الخبرة

للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية

الجزء السابع عشر

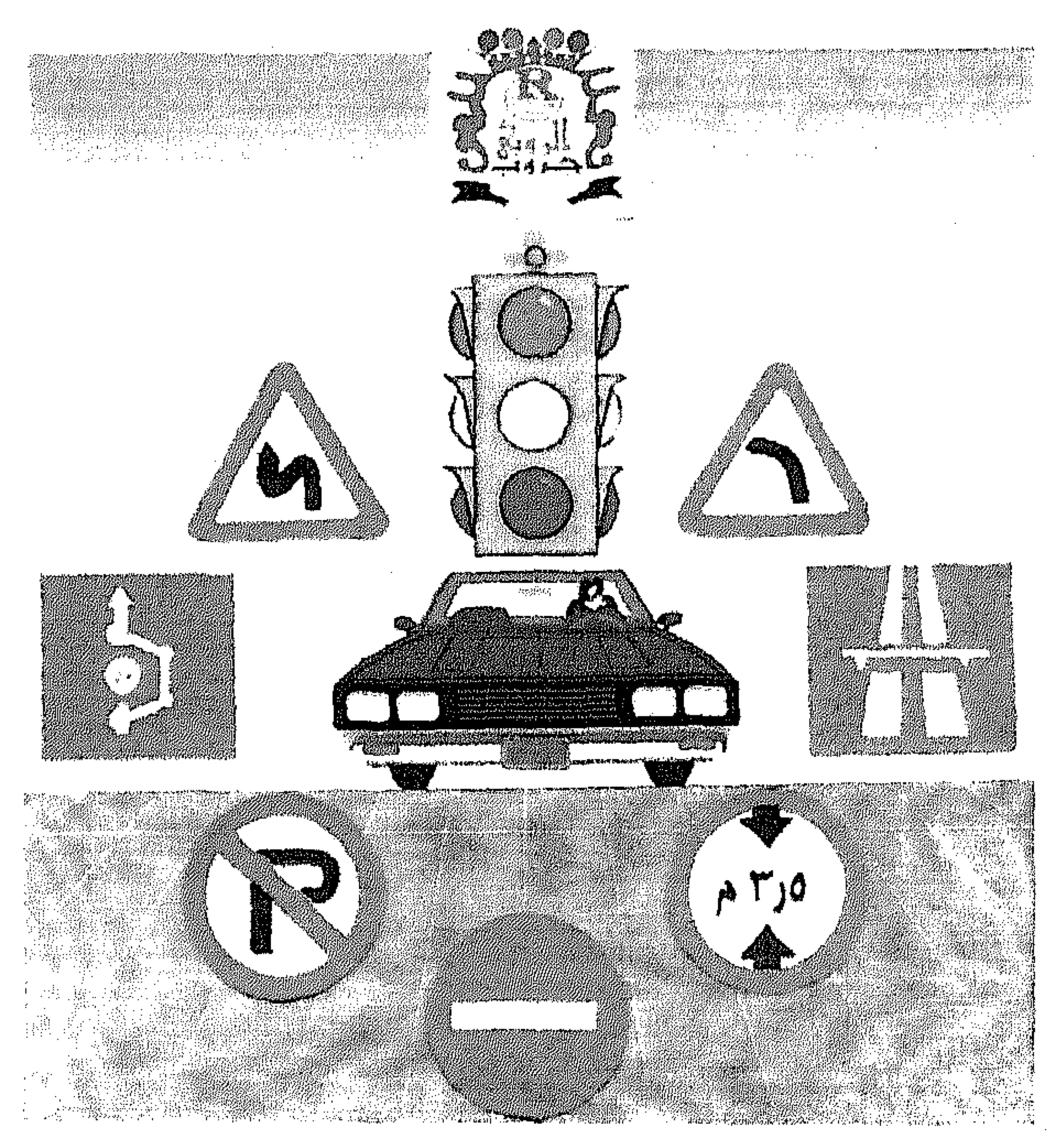
بعض العادات السيئة فى قيادة السيارات وماتؤدى اليه من كوارث وكيفية عنها الاقلاع

تأليف وإعداد

السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي

خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث

دار الخبرة
للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية

الجزء السابع عشر

بعض العادات السيئة فى قيادة السيارات وماتؤدى اليه من كوارث وكيفية الاقلاع عنها

تأليف وإعداد
السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي
خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين محمد نبي الله الآمين الذي قال :"إماطة الأذى عن الطريق شعبة من شعب الإيمان" اهدي خلاصة خبرتي وفكري

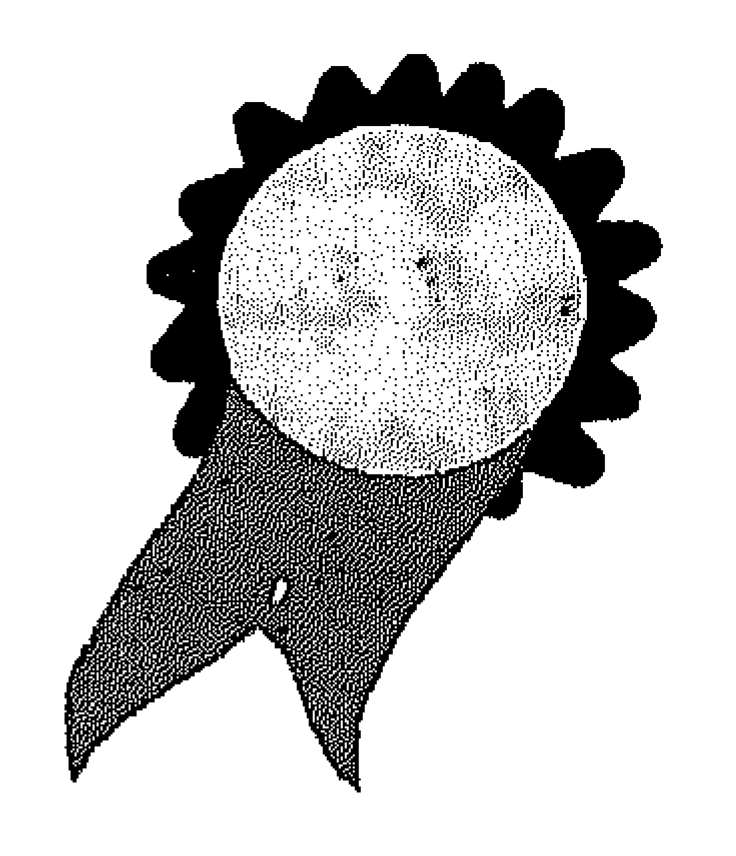
والى روح السيد الشريف اللواء/ محمد الروبي والدي والى روح السيدة الشريفة / فاطمة همام والدتي نفعني الله بهما ونفعهما بي.

وإلى كافة طلاب المعرفة المرورية والقانونية من أفراد شرطة المرور، ورجال القانون، ومن شباب المعاهد والكليات المعنية بتخريج رجل الأمن والمرور والقانون الكفء، الذي يواكب نهضة اليوم وطموح الغد بما يتحقق له من اللياقة العالية، والفهم الملتزم، والخُلق القويم أُقدِّمُ ذلك جزءً ا من المسيرة المباركة لمصرنا الحبيبة العريقة...

وإلى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة أهدى خلاصة فكرى، وخبرة عملي في هذه الصفحات، لتكون له نبراساً يضئ له الطريق، وعوناً له ولمصرنا في حل مشكلة المرور وذلك عملا بالاية القرانية.

﴿ إن أريد إلا الإصلاح ما إستطعت وما توفيقي إلا بالله ﴾

والله أسأل أن ينفع بها البلاد والعباد في حياتي وبعد مماتي .



السيد الشريف اللواء

يسرى محمد محمد الروبى



والصلاة والسلام علي نبي الرحمة محمد الصادق الامين صلي الله علية وعلي اله وصحبة وسلم

مقدمة

أصبحت مشاكل المنظومة المرورية وهاجس الحوادث الناتجة عنها أمرا بالغ الإزعاج في كل بلاد العالم على السواء ،ومن هنا تعمل الجهات المسئولة عن الأمن المروري والسلامة لمستخدمي الطريق على نشر الوعي المروري بشتى الوسائل والقنوات الإعلامية وأساليب الدعوة.

ويبلغ حرص هذه الجهات مداه إذا نظرناً إلى هذا الكم الهائل من الأفلام المرئية، والمواد المسموعة المسجلة علي شرائط ، وإلى الكتيبات والنشرات التي يتم إنتاجها بهدف التوعية والدعوة إلى السلامة العامة، وبالطبع فإن مسببات المشاكل و الحوادث لا تتغير بين يوم و ليلة أو من عام لآخر، لذا فإن هذا الإلحاح والمتابعة من أجل نشر الوعي المروري وأساليب السلامة وحل مشاكل المنظومة المرورية يأتى من القناعة التامة بأن الأساس في كل ما يتم نشره أو إنتاجه مما أشرتُ إليه من أوعية الإعلام والتوعية،إنماهو بهدف ترسيخ مفاهيم الأمن والسلامة، وصولاً إلي ما يجعل من القيادة مجالا لتطبيق مجموعة من الأخلاقيات النبيلة، والمُثل الكريمة،والسلوك المتحضر.. ومن هنا، فإنَّ ما رُصِدَ في هذا المؤلف من معلومات ربما لا يكون جديدًا كل الجِدَّة بالنسبة للبعض،ولكنه- بكل تأكيد- يد ممدودة للجميع، تساندهم وترشدهم للطريق السليم،وتأخذ بِيَدِ السالكين في دروب (المحافظة على الحياة)،والداعين (للسلامة على الطرق)،و تبارك خُطاهُم.

ويبذل كل ذلك للوصول الي حل مشاكل المرور والقيادة الامنة بدون حادث اما اذا وقع الحادث لا قدر الله فهناك ما يبذل من جهات عديدة بعد مرحلة وقوع الحادث للتدخل في حل الأزمات المرورية لتقليل اثار الحادث واسعاف المصابين ودفن المتوفين وازالة اثار الحادث أو التدخل حين وقوع أزمة مرورية نتيجة وقوع كوارث صناعية أو طبيعية.

ومن هنا كان الهدف الأساسي من هذا المؤلف وهو التعريف ببعض العادات السيئة في قيادة السيارات وماتؤدى اليه من كوارث وكيفية الاقلاع عنها

والله اسأل عز وجل ان يتقبل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم من باب اماطة الاذي عن الطريق حيث قال محمد سيد الخلق اجمعين ونبي الله الامين صلي الله عليه وعلي اله وصحبة وسلم(ان الايمان بضع وستون شعبة وفي قول اخر بضع وسبعون شعبة اولها قول لا اله الا الله وادناها اماطه الاذي عن الطريق وان الحياء احد شعب الايمان) وقال (خيركم خيركم لأهله وأنا خيركم لأهلي) وقال (خيركم من تعلم وعلم) صدقت يا حبيبي يا رسول الله صلي الله عليك وسلم .

جعلنا الله وإياكم من هذه الخيرة ، واللهم علمنا ما ينفعنا وأنفعنا بما علمتنا.

والله نسأل السداد والتوفيق لما فية خير البلاد والعباد ،،،

مع تحيات خبير المرور الدولى والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث ورئيس مجلس إدارة الدار

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الرويني



﴿سبحانك لا علم لنا الا ما علمتنا انك انت العليم الحكيم﴾

صدق الله العظيم

سورة البقرة اية (٣٢)

السيره الذاتية للمؤلف

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الروبي

خبير المرور الدولي والانقاذ والتدخل السريع في الحوادث ورئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



﴿فاما الزبد فيذهب جفاء واما ما ينفع الناس فيمكث في الارض كذلك يضرب الله الامثال﴾

قال المصطفي صلي الله علية وسلم (خيركم من تعلم القرأن و علمه وفي قول أخر خيركم من تعلم العلم وعلمه) صدقت يا حبيبي يارسول الله صلي الله عليك وسلم

من هوالسيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي





هو الذي يتشرف بأنه من ذرية سيدنا ومولانا رسول الله صلى الله عليه وسلم نسبا حيث أن جده لأبيه سيدنا الحسن رضى الله عنه وأرضاه وحسبا حيث أن جده لأمه سيدنا الحسين رضى الله عنه وأرضاه وجده الأكبر سيد الخلق محمد رسول الله صلى الله عليه وسلم والحمد لله عز وجل الذي منّ عليه وشرّفه بهذا النسب والحسب.

- هو من مواليد جمهورية مصر العربية.
- خريج كلية الشرطة سنة ١٩٧٠ م.
- تلقي دورات في التدريب العسكري و الاسلحة والمفرقعات وازالة الالغام والشراك الخداعية والقنابل حتي خبير اول في المفرقعات والازالة وقد مارس هذه المهنة حتي تم النصر بفضل الله في اكتوبر سنة ١٩٧٣ م.
- ثم اختير للعمل بالمرور منذ ذلك التاريخ وحتي سنة ١٩٩٧ م.

وهو الذي شغل ويشغل حتي الان ما يلي:
- خبير المرور واجهزة التحكم في المرور بالرادار من سويسرا.
- خبير اجهزة تعليم قيادة السيارات بالكمبيوتر من الولايات المتحدة الامريكية.
- خبير الانقاذ والاغاثة والتدخل السريع لاغاثة وانقاذ المصابين في حوادث المرور علي الطرق السريعة من فرنسا.

حاصل علي دبلومات في مجال المرور من كل من:
- معهد شيكاغو للمرور بالولايات المتحدة الامريكية.
- اكاديمية الشرطة بنيويورك بالولايات المتحدة الامريكية.
- معهد زيورخ بسويسرا للتحكم في المرور بالرادار.
- معهد دوسولدرف بألمانيا للتحكم في المرور.
- معهد الانقاذ والتدخل السريع في حوادث المرور علي الطرق بانرباك بفرنسا.

- معهد بن هاملتون بالولايات المتحدة الامريكية لتعليم القيادة بالسميوليتور .

شغل المناصب الاتية:
- منذ التخرج وحتي عام ١٩٧٣ م شغل مناصب شرطية في التدريب العسكري ثم خبير ازالة قنابل و مفرقعات.
- منذ عام ١٩٧٣ م حيث كان يشغل رتبة النقيب وحتي رتبة اللواء شغل جميع الوظائف المرورية في هذه الرتب حتي مدير الادارة العامة للطرق والعمليات بعموم الجمهورية بالادارة العامة للمرور .
- مصمم ومنفذ اول سيارة للتدخل السريع في الحوادث الجسيمة والتي تعمل بالادارة العامة للمرور .
- مصمم ومنفذ اول سيارة تحقيقات متنقلة بجمهورية مصر العربية.
- مصمم ومنفذ اجهزة التحكم في المرور بالرادار بالطاقة الشمسية والتي تعمل بالادارة العامة للمرور.
- أنشأ اول معمل لإصلاح وصيانة اجهزة الرادار ومعدات التقنية الحديثة للمرور على نفقته الخاصة وإهداه للادارة العامة للمرور ومازال يعمل بها حتى الان .
- مؤسس بجمعية الوعي المروري بنادي الشمس لتعليم القيادة بالسميوليتور.
- عضو الجمعية العلمية العربية للنقل بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الوقاية من حوادث الطرق بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية ادارة الاعمال العربية بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الطرق العربية بجمهورية مصر العربية .

المدرس لمادة المرور في كل من :-
- المدرس للمرور بمعهد المقاولين العرب للمحترفين .

- المدرس للمرور بمعهد مرور محافظة الجيزة وخبير اجهزة السميولتور بها.
- المدرس بمعهد تدريب ضباط المرور بالادارة العامة للمرور
- المدرس بمعهد تدريب ضباط الشرطة بأكاديمية مبارك للامن .
- المدرس للمرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية
- المدرس بمعاهد مندوبي الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية.
- المدرس لمحترفي عمليات المطاردة الامنية وقيادة سيارات الطوارئ .
- المدرس للمرور بمعاهد الامن المركزي .
- المدرس بمعاهد الصف والجنود للشرطة .

المحاضر في كل من:
- مركز بحوث الشرطة بالاكاديمية .
- المحاضر لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث.
- المحاضر بجمعية ادارة الاعمال العربية.
- المحاضر بمعهد المرور بالادارة العامة للمرور.
- المحاضر بمعهد تدريب ضباط الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن
- المحاضر بمعهد التكنولوجيا بالمقاولون العرب.
- المحاضر باكاديمية النقل البحرى بجامعة الدول العربية .
- المحاضر بجامعة العلوم والتكنولوجيا بجامعة اكتوبر .
- المحاضر بجميع المعاهد ذات الصلة بالوطن العربى .

الكاتب والمحرر في المجلات الاتية:
- مجلة اخبار السيارات بجريدة الاخبار.
- مجلة السلامة والوقاية من الحوادث المصرية .
- مجلة الامن العام .
- مجلة الشرطة .

المتحدث عن هذه العلوم فى القنوات الفضائية والمحلية مرئيا وإذاعيا .

وهو والذي حضر اكثر من مائة وخمسون مؤتمرا للمرور محليا وعالميا في هذا الشان .

وهوالان رئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة و التدريب وإصدارات المنظومة المرورية و رئيس مجلس ادارة مجموعة شركات الروبي وكذا الروبى جروب للمحاماه والخدمات الدوليه والمحام بالنقض والدستورية والادارية العليا وهو عضو نقابة المحامين المصرية وعضو نقابة المحامين العرب وعضو نقابة المحامين الدولية .

ومقره الدائم مدينة ٦ اكتوبر - الحى المتميز عماره ٢٨ المجاورة الثانيه بجوار بنك التعمير والأسكان تليفون ٣٨٣٥٤٠٨٢ فاكس عادى ٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون ٣٣٧٦٢٩٠٠

محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩

E-mail:darelkhebra@hotmail.com

Website: www.elroubygroup.com

وقد منّ الله عز وجل عليه بالقيام بالمؤلفات المرورية الأتية وجميعها مسجل محليا وعالميا بأسم السيد الشريف اللواء يسري الروبي خبير المرور الدولي وهى :

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة .
- كتاب سيارات الأغاثة .
- كتاب اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة فى حوادث المرور.
- كتاب رخص السير واجراءات اصدارها (التسجيل والفحص ورخص السير واللوحات) .
- كتاب رجل المرور وتنظيم حركة السير .
- كتاب القيادة الوقائية الجزء الأول .

- كتاب القيادة الوقائية ألجزء الثاني .
- كتاب رخص القيادة وكيفية الحصول عليها واجراءات اصدارها
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الاول .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثاني .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثالث .
- كتاب المنظومة المرورية ودور رجل المرور بها .
- كتاب الدوريات المرورية وانوعها والهدف منها.
- كتاب اهداف ومهام العمل المروري .
- كتاب التقنيه الحديثة في مجال المرور .
- كتاب ما يتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها مرورياً .
- كتاب مبادئ قواعد واداب المرور والقيادة الأمنة لراغبي الحصول على اجازة القيادة
- كتاب إدارة الأزمات المروريه .
- كتاب تخطيط و تحقيق الحوادث المرورية واجراءات المعاينه لها
- كتاب كيفية اعداد سائق سيارات ومركبات الطوارئ والاغاثة والتدخل السريع في الحوادث.
- كتاب تنظيم مسرح الحادث المروري وعمل التحاويل والانذار بالحادث وكيفية وضع الانوار المرورية بمسرح الحادث المروري .
- كتاب أساليب الإستيقاف والقبض والتفتيش لرجال المرور.
- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الآمنة المعدل الجزء الأول.
- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة للقيادة الآمنة المعدل الجزء الثاني .
- كتاب سلامة الإطارات.

- برنامج تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لاستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية .

- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية أو التقليل من اثارة الجزء الأول .

- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية أوالتقليل من اثارة الجزء الثانى .

- كتاب المشاكل والأزمات المرورية وماهو الأسلوب العلمي في إدارتها وإلى من يوجه الخطاب لحلها.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الاول : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.-

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثاني: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل - الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة - التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الرابع: علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فيه .

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها-رخص السير وإجراءات إصدارها

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء السادس : سيارة الإغاثة ومحتويلتها وكيفية التشغيل.

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور الخدمات الهامة والتشريفات .

- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور.
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء العاشر والحادى عشر والثانى عشر: المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.
- كتاب سلسلة أقراء المرورية الجزء الثالث عشر : إستشعار مصادر الخطر وإدراكة وتفايه أثناء القيادة .
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الاول.
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الخامس عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الثانى .
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء السادس عشر : ارشادات ونصائح مرورية وهندسية عامة وهامة لقيادة السيارة وصيانتها وبعض المواقف والاعطال الشائعة وطريقة التعامل و الاصلاح.
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء السابع عشر : بعض العادات السيئة فى قيادة السيارات وماتؤدى اليه من كوارث وكيفية الاقلاع عنها .

باقي اجزاء المنظومة المرورية والتى تحت الطبع والإصدار
دليل سائقى سيارات الشرطة – دور رجل المرور فى المنظومة المرورية.

مجالات الخبرة

الإستشارات :-

تقديم جميع الخدمات و الإستشارات المرورية والقانونية فى مجال المرور والقيادة الامنة و كل ما يتعلق بتنمية و إدارة الموارد البشرية لها والتخطيط والتنظيم المروري للطريق .

التصميمات :-

القيام بجميع التصميمات الخاصة بالتقنية الحديثة للتحكم المرورى بما فيها اجهزة التحكم فى المرور بالرادار وكذا واجهزة التدخل السريع لفض الأشتباك فى الحوادث المرورية وهى ما تسمى مرحلة ما قبل سيارة الأسعاف (مرحلة الأغاثة) وكذا تجهيز سيارات المرور وغرف العمليات المتنقلة وغرف ادارة الأزمات المرورية وهو الذي قام بتصميم وتصنيع اول جهاز للتحكم فى المرور بالرادار يعمل بالطاقة الشمسية وهو الذى يعمل بجمهورية مصر العربية الأن كما قام بتصميم وتصنيع سيارة الأغاثة وهى التى تعمل بالطرق السريعة بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية كما قام بتصميم وتنفيذ وتصنيع سيارة التحقيقات فى الحوادث المرورية وكذا تصميم وتصنيع الأنوار المرورية الخاصة بالتحاويل و الأنذار عن وجود حادثة وانوار المحددات والموجهات المرورية

التدريب :-

قام بإعداد وتصميم وتنفيذ وشارك فى الدوارات التدريبية والبرامج الأتية :-

- برنامج ودوارات المحترفين للناقلات الثقيلة التجارية بمعهد المقاولين العرب بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات اعداد السائق الخاص بمعهد المرور بمحافظة الجيزة .
- برنامج ودوارات تعليم القيادة بالسميوليتور فى نادى الشمس بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التدريب الأساسي بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التقنية الحديثة لمعدات المرور بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية.

- برنامج ودوارات التراخيص بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التدريب على تشغيل اجهزة التحكم فى المرور بالرادار بمعهد تدريب ضباط المرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات تشغيل معدات سيارة الأغاثة والتدخل السريع و فض الأشتباك فى الحوادث بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية.
- برنامج ودوارات المنظومة المرورية بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات ضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكادمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات ضباط المرور لدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التحكم فى المرور بأجهزة الرادارلضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكادمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات التحكم فى المرور بأجهزة الرادار لضباط المرور بدول قارة افريقيا .
- برنامج ودوارات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط المرور بدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة باكديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .

- برنامج ودوارات المرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات المرور بمعاهد مندوبى الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات محترفى عملية المطاردة الأمنية وقيادة سيارات ومركبات الطوارئ بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات سائقى مركبات الشرطة بمعاهد الأمن المركزى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودوارات معلمى قائدى سيارات الشرطة بمعسكر مبارك بجمهورية مصر العربية .
- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدمة لشرطة عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمنة وما تؤمنة للمنشات الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية.
- برنامج ودوارات التدريب على قيادة مركبات الأسعاف وكيفية تخطى المواقف الحرجة والخطرة بمركز تدريب النيل للتأمين الصحى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج و دورة مشكلات المرور والحلول العلمية لها المنفذة بأكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأمان لقائد السيارة وركابها وتطورها المنفذة فى اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأتصال فى العملية المرورية والمنفذة فى اكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة حوادث المرور والتخطيط لها المنفذة فى اكثر من بلد عربي .

- برنامج و دورة قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي.
- برنامج ودورة التقنية الحديثة لأجهزة المرور والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المروري وانواع الدوريات ومهامها المنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة استيقاف رجل المرور لمستخدم الطريق والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية ودولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة لسلطنة عمان
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المروري والمقدمة لسلطنةعمان.
- برنامج و دورة برنامج محقق حوادث المرور المقدمة للأقطار العربية .
- برنامج و دورة برامج القائمين على قيادة مركبات الطوارئ للأقطار العربية .
- برنامج القائمين بالتأمين ضد حوادث السيارات المقدمة للأقطار العربية.
- برنامج القيادات العليا فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- برنامج القيادات الوسطى فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- البرنامج الأساسى لرجل المرور ودوره فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .

- برنامج من يقوم بالقضاء فى حوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .
- برنامج القائم بالأدعاء فىحوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .
- برنامج و دورة التعامل مع الدبلوماسيين فى قضايا مخالفات المرور والمنفذة بادارة المرور بشرطة ابو ظبي للسادة الضباط وضباط الصف .
- برنامج القيادة العلمية الأمنة لسائقى سيارات شركة عجيبة للبترول بجمهورية مصر العربية للوصول بهم الى اقل نسبة من الحوادث .
- برنامج نظام الأمن بالمنشات الصحية ودليل التشغيل المقدم بجمعية ادارة الاعمال .
- برنامج اعداد سائق مركبات الطوارئ من انقاذ واغاثة ودفاع مدني واطفاء المقدم بجمعية ادارة الاعمال العربية لجميع الشركات والمصانع داخل جمهورية مصر العربية وخارجها.
- برنامج نظام الأمن بالمنشأت الصناعية و البترولية ودليل التشغيل المقدم من اصدارات المنظومة المرورية .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بشركة عجيبة للبترول.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة للسادة العاملين والمهندسين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة السائقين العاملين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.

- برنامج القيادة العلمية الآمنة الأولية والمتقدمة للسائقين المحترفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة الأولية والمتقدمة للسادة المهندسين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.
- برنامج ودورات الإستيقاف و القبض و التفتيش لرجال الشرطة و المرور بإمارة ابوظبي و العين بدولة الإمارات العربية المتحدة.
- وضع برامج المنظومة المرورية بأجزائها الستة والإشراف العام عليها وكذا تنفيذها بالإشتراك مع شركة جرناس لحلول الأمن والسلامة ونظم المعلومات والتدريب والتي يمتد نشاطها الى كل السوق الخليجية والساحتين العربية والدولية تحت رعاية الشيخ طحنون بن سعيد أل نهيان.
- برنامج إعداد مسؤلى السلامة المرورية للسادة المهندسين والمشرفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.

وقد تم تنفيذ برامج عديدة داخل جمهورية مصر العربية للشركات البترولية التابعة للهيئة وعلى سبيل المثال

- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة رشيد للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة رشيد للبترول بحقول الشركة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة.

- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية بالإسكندرية .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية.
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بحقول بترول الصحراء الغربية من شركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الإستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بمقر الشركة الرئيسي لشركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الأستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بحقول الشركة.
- البرنامج التدريبي المتقدم والخاص بدور رجل المرور في المنظومة المرورية وكيفية الإستفادة به في الحد من الحوادث ونتائجها في مواقع البترول الإنتاجية المقدم للهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج مديري السلامة والصحة والبيئة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج القواعد العلمية الآمنة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.

- برنامج تحقيق حوادث المرور المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع .
- برنامج القيادة العلمية الآمنة لشركة جيسوم للبترول.
- برنامج سيارة الإغاثة وطريقة عملها وحتوياتهاالمقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج الحالات الخطرة الطارئة اثناءالقيادة للسائقين المحترفيين وكيفية الخروج منها لشركة مصر للصيانة البترولية.
- برنامج القيادة العلمية اللآمنة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية.
- برنامج القيادة العلمية الآمنة المتقدمة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية .

علما بأن جميع هذه البرامج تشمل التقييم المبدئي وورش العمل والتدريب العملي والتقييم النهائي ومنح الشهادة بعد ذلك .

وقد تم تنفيذ برامج تدريبية عديدة على مستوى العالم العربي ومنها على سبيل المثال

- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدم لبترول عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمنة وما تؤمنة للمنشات الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية وشركات البترول بدولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة بجمهورية مصر العربية وسلطنة عمان لشركات البترول.

- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى المقدمة لسلطنة عمان لشركات البترول.
- دورة و برنامج تحقيق وتخطيط حوادث المرور المقدمة لشركات البترول بأبو ظبي .
- برنامج التعامل مع الدبلوماسيين بابو ظبى .
- برنامج تخطيط حوادث المدن بابو ظبى .
- برنامج الاستيقاف المرورى بالعين .
- برنامج لغة التخاطب المرورى بالعين .
- برنامج السلامة المرورية بالعين .
- برنامج سلامة الاطارات بابو ظبى .
- برنامج سلامة تحميل الشاحنات المقدم بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج إستشعار وإدراك مصادر الخطر وتفاديه أثناء القيادة المقدم للجمهورية العربية السورية .

فإلى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة ودراساتي وبراءة الإختراعات المرورية والمسجلة محليا وعالميا أهدى خلاصة هذا الفكر وخبرة عملي طيلة خمسة وثلاثون عاما من العمل بالمرور والتدريب محليا ودوليا لتكون له نبراساً يضئ له الطريق، وعوناً له ولمصرنا في حل مشكلة المرور سواء في حياتي أو بعد مماتي عسى الله أن يتقبله خالصا لوجهه الكريم.

والله وحده المقصود وهو الموفق المعبود ،،

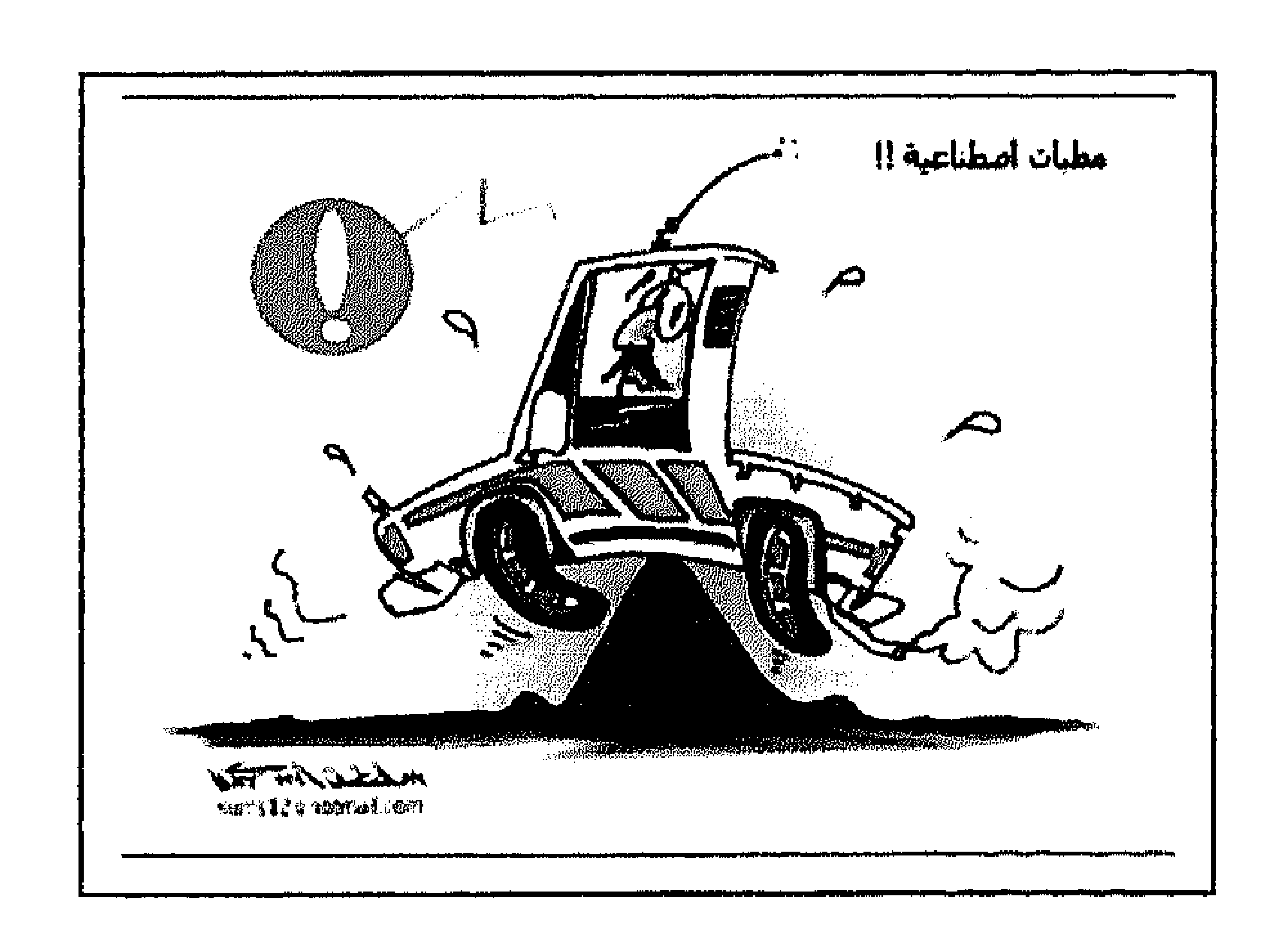
مع تحيات

السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الروبي

بعض العادات السيئة فى القيادة وماتؤدى اليه من كوارث

طريقة التعامل مع المطبات الموجودة بالطريق



بعد ان انتشرت المقبات (التى يقال عنها مطبات عن طريق الخطأ) بطريقة عشوائية وغير مدروسة مروريا وهندسيا تؤدى الى تدمير تعليق السيارة (العفشة) ورغم ان هذة المقبات اول ما ظهرت كانت فى انجلترا منذ اكثر من عشرون عاما وكانت تسمى عسكرى المرور النائم وكانت لها شروط ومواصفات مرورية وهندسية وبعد دراسة ما سببتة هذه المقبات من كوارث مرورية لماسببتة من حوادث واضرار لمركبات الاسعاف وماتنقله من مصابين والاضرار الاخرى لمركبات الطوارئ الثقيلة من مكافحة الحرائق والدفاع المدنى ناهيك عن المصادمات بين السيارات التى تدخل فى نقطة عدم الهروب من السيارة التى تفاجأ بالمقب فتقوم بالاستخدام المفاجئ والشديد للفرامل.

وقد تم استبدال هذا النظام بنظام اخر وهو (corrigation area) ثم عدل عنه عن نظام احدث وهو (stripes) وكل له شروطه المرورية و الهندسية إلا ان النظام الاخير يتلافى عيوب النظامين السابقين وخصوصا مع سيارات الطوارئ والإسعاف

وتلافي المصادمات الخلفية بالنسبة لما يسمى (point of no escape).

ورغم هذا التطور في هذا الموضوع إلا اننا مازلنا نتمسك بالمطب الذي هو في حقيقته مقب ولا يراعى فيه المواصفات المرورية والهندسية و اللافتات التحذيرية والإرشادية والبويا الارضية التي كانت تخفف من حدة نتائجة بل وتدخلت جهات عديدة غير مختصة بإنشاءة بل وصل الامر ان كل من يرغب قد وضعه امام منزلة بالخرسانة المسلحة و استتبع هذا الامر انه قد جرى عرف بين قائدي السيارات وخصوصا الجهله بقواعد المرور (وهم كثر) انه عند تخطي هذا المطب لابد ان تتخطاه بميل مما يؤدي من يلتزم بالحارة المرورية خلفك الى الاصطدام بك ثم عند العودة الى حارتك الطبيعية يؤدى ذلك الى الاصطدام بك من الناحية الاخرى وهذه كارثة لا تحدث إلا بهذا السلوك الغير حضاري والغير ملتزم بالقواعد المرورية من قائدي السيارات عند تخطي المطبات.

وإذا سألت احدهم عن سبب هذا السلوك يقول لك انه اسهل على السيارة ألا تتخطى بعجلتى الاكس الامامي دفعة واحدة وهذا خطأ هندسي فظيع لأنه إذا كان القصور الذاتي لوزن السيارة اثناء تخطي المطب وتسمى الازاحة الامامية او الصدمة الامامية للسيارة بالمطب و تزيد كلما زادت السرعة و تقل معها فإذا افترضنا انها ألف كغ فإذا اخذت بالعجلتين و هو التعليمات السليمة بالالتزام بقواعد واداب المرور في الحارة فتتوزع الصدمة الامامية على العجلتين فتكون كل عجلة نصيبها ٥٠٠ كغ و هو ما يمكن ان يتحمله التعليق الامامي للسيارة اما اذا اخذ المطب بالألتواء و الأنحناء كما يقوم به بعض السائقين الجهلة فتتحمل العجلة التي تصطدم بالمطب كل عجلة بألف كغ ولا تتوزع الصدمة مما يؤدي الى سرعة تدمير التعليق للسيارة(العفشة) ناهيك عن الاخطار الاخرى التي تم شرحها مسبقا لذا نهيب بجميع السائقين الالتزام بالحارة اثناء تخطي المطب.

لجهل السائقين بقواعد السلامة والامان فى القيادة ولعدم وجود منهاج تعليمى للحصول على رخصة القيادة والمسؤلية هنا تقع على المشرع انتشرت ظاهرة حمل السائقين اطفالهم على الحجور اثناء القيادة ويفعل هذا البعض من قبيل التدليل والبعض الاخر من قبيل الحمايه له اثناء القيادة لانه لايوجد سواه بالسيارة من يفعل ذلك لايدرى انه هو ادة القتل بالنسبة لطفله حيث انهاذا إصتدم بشئ ثابت امامه او بسيارة اخرى سوف يقتل طفله بفعل القصور الذاتى لحركة جسمه للامام وقد شاهدت الكثير من هذه الحوادث اثناء خدمتى بالمرور وخصوصا على الطرق السريعة .

لذا فأن جميع القوانين المرورية سواء منها المحلية والعالمية تمنع هذه الظاهرة وتجرمها بل تمنع جلوس الاطفال فى المقعد الامامى للسيارةوقوانين اخرى تلزم الاطفال باستخدام البوست كما هو موضح بالصورة .



الخطوط الأرضية بأنواعها الكثيرة التي تزيد عن خمسون نوعا من الخطوط والتي لا نعرف منها سوى نوعين وهما الخط الابيض المتقطع والخط الابيض المستمر راجع في هذا الجزء الأول من سلسلة إقرأ المرورية أنواع الخطوط الارضية.

وقد وجدت الحاجة الى هذه الخطوط لإستيعاب اكبر سعة من السيارات بأكبر قدر من الامان لها اثناء السير ولابد ان يقود قائد السيارة سيارته بين خطين من هذه الخطوط ولا يقوم بالانتقال الي تراك أو مجرى أخرى الا بعد التاكد من تنفيذ الاجراءات التالية.

١ـ التاكد من وجود مجال كافي للرؤية .

٢ـ التاكد من خلو الطريق من السيارات القادمة والمغادرة.

٣ـ التاكد من سماح السلطة المرورية بالتخطي في هذا المكان أى بوجود خط أرضي متقطع وليس مستمر.

٤ـ اعطاء الاشارة الضوئية واليدوية المرورية الدالة على الرغبة في التخطي .

٥ـ زيادة السرعة والقيام بعملية التخطي.

٦ـ عند رؤية السيارة المتخطاة في المرآة العاكسة الداخلية يعني ذلك أنه يمكن اتمام عملية التخطي بأمان دون اصطدام مؤخرة سيارتي اليمنى مع مقدمة السيارة اليسرى المتخطاه بعد إعطاء الاشارة الدالة على اتمام التخطي ثم تهدئة السرعة نوعا ما بحيث لا تقل عن سرعة السيارة المتخطاة والا فما الداعى للتخطي من الاساس .

وعندما لا يلتزم قائد السيارة بالسير من خلال حارة أى داخل خطين يكون قد عرض نفسه للإصطدام بسيارتين ملتزمتين بقواعد الامان إذا إصطدم بهما من الخلف ويكون قد عرض نفسه للاصطدام بسيارتين من الخلف اذا اصطدموا به فتكون مجموع السيارات المعرضة للاصدام بها والاصطدام به هي أربعة سيارات أما اذا التزم بقواعد السير المرورية في حارة واحدة

فتكون عدد السيارات المعرضة للاصطدام بها في الامام واحدة والاصطدام بها في الخلف واحدة ويكون مجموعهما اثنين وهنا نجد ان الالتزام بقواعد الامان في الحارة المرورية يجنبك نصف المخاطرة للاصطدام.

وعليك ان تختار بين الالتزام وعدم الالتزام.

ثقل المفاتيح الموجودة بميدالية مفتاح السيارة.

من العيوب الخطيرة والتي لايلقي لها بالا سائق السيارة هي أنه يضع جميع المفاتيح التي يستخدمها خلال عملياته الحياتية بما فيها مفتاح السيارة في ميدالية واحدة ظنا منه انه يجمع كل احتياجاته فيها مما يجعل ثقل هذه المدلية كبير جدا على مفتاح السيارة الموجود بمكان الكونتاك ومع كثرة الاهتزاز والمطبات وبفعل عجلة الجاذبية الارضية على المفتاح بفعل هذا الثقل تتأثر مجاري الكونتاكت الدقيقة والتي تؤدي الى تشغيل او ابطال محرك السيارة مما يؤدي الى وجود عطل به وهذا شيء طبيعى والمصريين هم اكثر استهلاكا لهذا الجزء (الكونتاكت) في سياراتهم ولكن الخطورة هنا ان هذا الثقل يحدث هذا العطل اثناء التصارع للتخطي او تفادي حادث فتكون النتيجة وقوع الحادث لذا لجأت بعض الشركات المصممة لهذا في جعل هذا الجزء (الكونتاكت) ديجيتال أو بكارت تشغيل ولايحتاج الى مفتاح للتشغيل لتلافي الوقوع في هذا الخطأ .

فعليك أن تختار بين اسلوب تجميع المفاتيح في المدلية أو جعل مفتاح السيارة فرديا

الانشغال بمن هو بجوار سائق السيارة أو بمن هو خارجها أو بأي شئ أخر عن القيادة.

أن إجراءات علمية القيادة هي .

١ ـ المراقبة الهادئة المنتظمة لجميع نقاط محيط الدائرة التي مركزها سائق السيارة مع الوضع في الاعتبار تغطية البقعتان العمويتين الخلفياتين بواسطة النظر اللحظى الخاطف المباشر لها .

٢ ـ إكتشاف الأخطار من خلال المراقبة.

٣ ـ ترتيب هذه الأخطار بعد إكتشافها .

٤ ـ إعداد خطة لكل من هذه الأخطار لكي لاتتحول من أخطار محتملة لخطر حقيقي أى صدام .

٥ ـ تنفيذ هذه الخطة متوافقة مع الأعداد الذهني .

ولما كانت إجراءات علمية القيادة كما ذكرنا فأي إنشغال عن المراقبة بمن هو راكب بجواري أو بالخلف أو بأي سيارة تسير بجواري أو بمصادمة حدثت بالطريق وظاهرة حب الإستطلاع للأمر تشغلني عن هذه الاجراءات تكون هى بداية الدخول في مصادمة وعليك أن تختار بين الإنشغال بمن هو بجوارك أو بمن هو في السيارة أو خارج السيارة أو بالبحث عن اشياء مفقودة في تابلوه السيارة أو أشياء وقعت منك في أرضية السيارة أو بأشعال سيجارة لك أو بمن هو بجوارك بالقداحة التقليدية وليس بقداحة السيارة علما بأن كثيرا من قوانين دول العالم تمنع التدخين لقائد السيارة أثناء القيادة أو بالبحث عن شريط تسجيل أو سي دي أو الأنشغال بالمأكل والمشرب حيث أن كل ذلك يجعلك تكتشف الخطر بنوع من التأخي مما يعجل بك في الدخول في الحادث ويجعل فرصتك في المفادة والهروب منه أقل .

فعليك أن تختار ما بين الأنتباه أو الإنشغال أثناء القيادة

جعل زجاج السيارة من النوع الغامق (الفيميه)

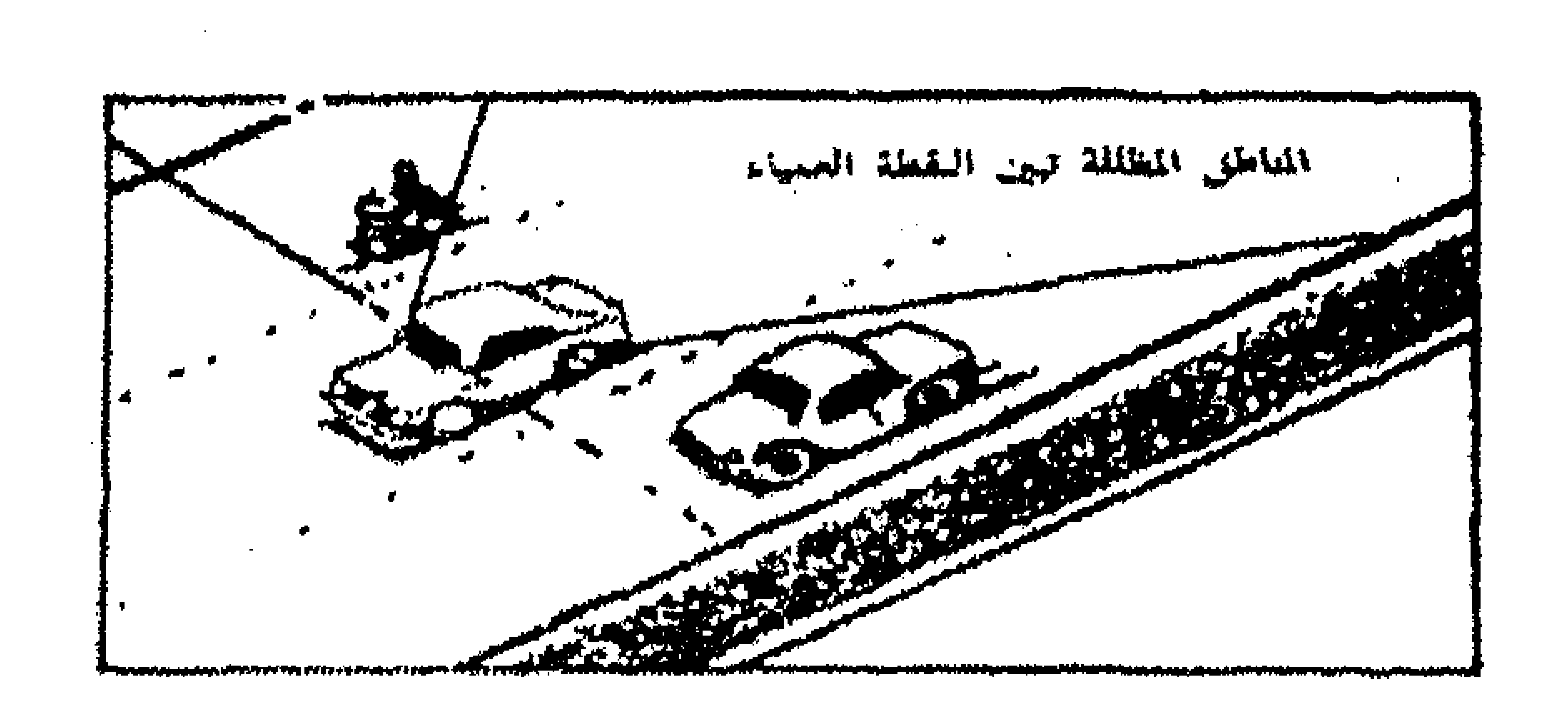
تحدثنا في الفقرة السابقة عن أن علمية القيادة تبدأ بالمراقبة وكيف تحدث المراقبة إذا كان جميع الزجاج المحيط من النوع الغامق جدا الذي لا يرى من هو بداخل السيارة ولا يكاد يجعل من هو بداخل السيارة يرى ما بخارجها الا بصعوبة كبيرة والتحقق ممن هو بالخارج ورغم أن الشركات العادية إذا فعلت ذلك في سياراتها يكون بطريقة علمية مدروسة لا تعيق من الرؤية وهو مصمم لبعض المناطق الحارة شديدة الشمس ولا يعيق الرؤية أما ما نراه من جعل الزجاج غامق بهذه الطريقة فهو مخالف للتصميم ورخيص الثمن ويعيق الرؤية ألا أنه أصبح موضة لكل من يتباهي أنه فوق القانون ولا يدري أنه أول من يدفع ثمن هذا ومعه أطراف المصادمة

فندعوا الله أن يتقى هذا الصنف من السائقين الله في أنفسهم وفي غيرهم

عدم مراقبة البقع العمياء اثناء القيادة

اولا يجب أن نعرف ماهى البقع العمياء

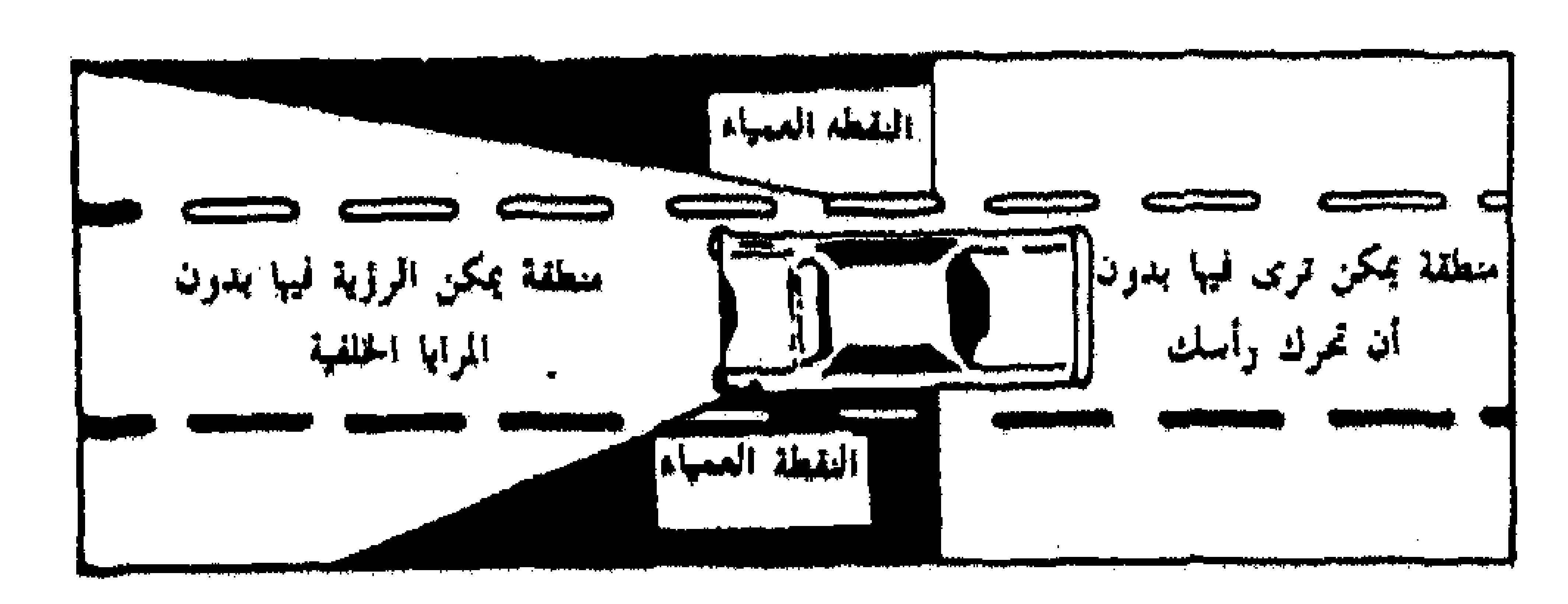
: لابد من مراقبة منتظمة هادئة مستمرة لجميع نقاط المحيط الواقع فيه عجلة القيادة للسيارة : النصف الأمامى من هذا المحيط تتم مراقبته بواسطة النظر المباشر له ..و النصف الخلفى من هذا المحيط تتم مراقبته بواسطة المرايا.. فمرآة الجانب الأيمن تُظهر ماخلفها، ومرآة الجانب الأيسر أيضًا تظهر ما خلفها .. أما المرآة الداخلية للسيارة فهي تظهر ما بين المرآه اليمنى والمرآه اليسرى،ما عدا ما هو خلف الرأس،ويسمى بالبقعتين العمياوَيْن فى النظر خلال المرآه وهذا . يوضحه الشكل الآتى



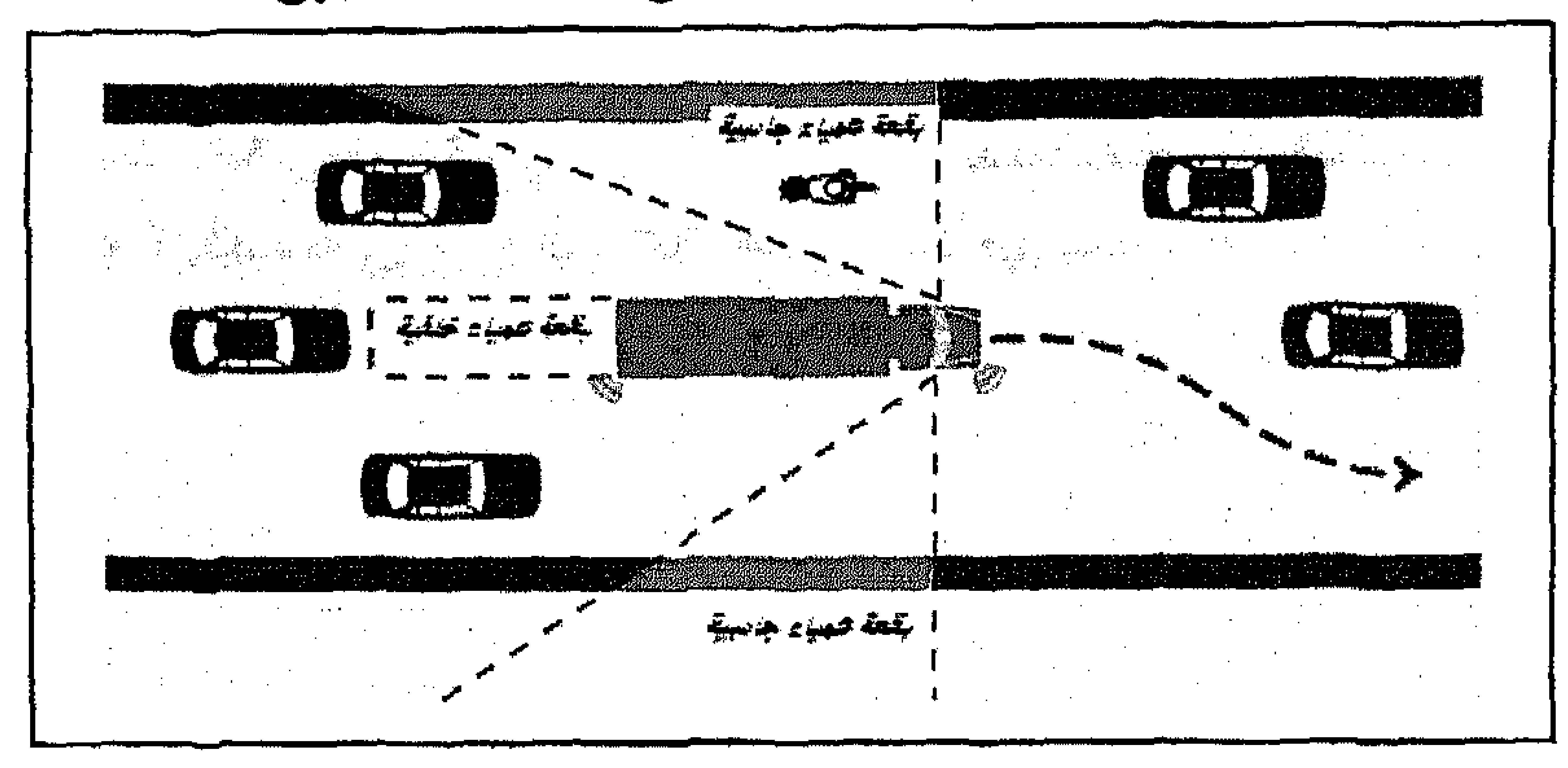
لمناطق المُظلّلة تبين البقعتين العمياوَيْن الخلفيتين

لذا تتطلب تغطية البقعتين العمياوين الخلفيتين من قائد السيارة النظر اللَّحْظي الخاطف المباشر لهما لتغطيتيهما،ومثال ذلك: إذا كان قائد السيارة على جانب الطريق وتريد الدخول فى نهر الطريق فلابد من تغطية البقعة الخلفية اليسرى،وإذا كان فى نهر الطريق ويريد ان يلتزم بجانب الطريق فلا بد من تغطية البقعة العمياء الخلفية اليمنى.

البقعة العمياء بالنسبة للسيارات الملاكي



البقعة العمياء بالنسبة للسيارات النقل الكبيرة



أن البقعتان العمياويتان للسائق مظللة فى هذه الصورة ولا يمكن للسائق رؤية السيارات في هاتان البقعاتان عند التطلع فى المر آه وعلى السائق أن يدير رأسه ليتمكن رؤية هذه السيارة فى أحد البقعتين وفى جانبك وأن تحاول أن تتخطى البقعة العمياء من السائق الذى يسير من أمامك بأقصى سرعة ويتطلب ذلك منك الإبطاء أو الزيادة السرعة حسب مقتضيات الحال.

لذلك فإنه يجب الانتباه الى البقع العمياء اثناء القيادة واثناء تخطيك للسيارات واثناء تخطى السيارات لك واثناء نزولك من السيارة وبالنسبه للسيارات التى تكون مرتفعة عن مستوى الارض

وخصوصا الشاحنات يجب ان يضع السائق فى حسابه اثناء القيادة ان هناك امام السيارة مايسمى الهلال الاعمى ويكبر ويزداد كلما ارتفع مستوى السيارة عن الارض وعلى السائق مراعاة ذلك وعمل حسابه اثناء القيادة .

عدم إختيار الاطار المناسب للسيارة

يجب اولا ان نعرف ماهو الاطار المناسب للسيارة ؟

كيفية إختيار الإطار المناسب

يتم إختيار الإطار تبعًا لتوجيهات منتجي السيارات،وللتعرف على ذلك نستعرض بعض العوامل الأساسية المتعلقة بإختيار الإطار:

* المقاس :

وهو مقاس الجنط الخاص بالسيارة ولابد أن لا يزيد او ينقص عنه.

* المداس :

وهو مساحة السطح المعرض من الإطار للأرض هذا السطح محسوب بدقة بالنسبة للحمولة الكلية ووزن السيارة وكذا المناورة.

* السرعة :

حيث إن الإطارات مُصَنَّفَة تبعًا للسرعة ، لذلك يلزم عند إختيار الإطار أن تتناسب مع السرعة القصوى التى صُممت عليها السيارة.

وأن تكون متساوية فى أحجامها،حيث إن إختلافها يؤدى إلى وقوع الحوادث،أو إلى تآكل الإطارات.وقد حَددت المواصفات القياسية رموزًا لمواصفات السرعة.

* درجة الحرارة :

تبعًا لدرجات الحرارة الجوية تُقسم الإطارات إلى ثلاث فئاتٍ (A, B, C).. فالفئة الأولى " A " تتناسب مع الظروف الإستوائية الحارة، فضلاً عن درجات الحرارة العادية.أمَّا الفئة الثانية " B " فتتناسب مع درجات الحرارة العادية،والتى لا تتعدى ٣٨ درجة

مئوية.إمّا الفئة الثالثة " C " فهى تتناسب مع درجة الحرارة التى تقل عن ذلك.وأنسب فئة للإطارات فى جمهورية مصر العربية هى الفئة الأولى (A)والثانية (B).

* حالة الطريق :

يعتمد أختيار الإطار على الحالة الغالبة لإستخدام السيارة من حيث حالة الطريق،فالطرق غير المرصوفة تختلف عن الطرق المرصوفة المُمَهَّدَة تختلف عن الطرق الوَعْرَة،وكذلك من حيث الطرق الجافة أو الرطبة،وهذا يتضح على شكل تغززات الموطئ،التى تختلف من إطار لآخر .

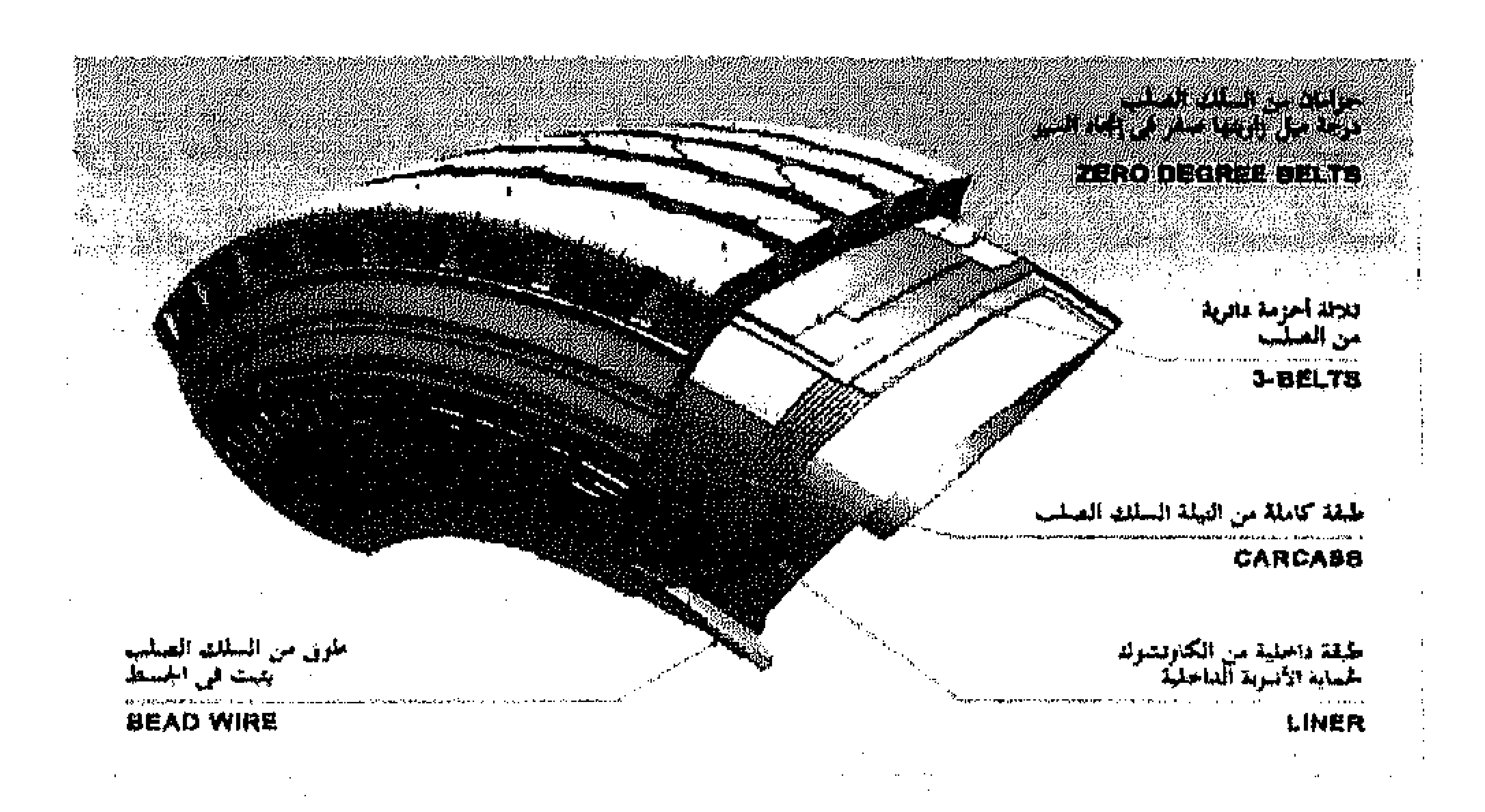
ويذا تكون مناسبة الإطار للطريق من الأشياء المهمة جدًّا،فلابد أن يكون البناء الداخلى للإطار مناسبًا لطبيعة الطريق.وهناك أنواع من البناء الداخلى للإطار وهى:-

١ - التيل :وهو مناسب للطرق المكسرة وشديدة الوعورة

١ -النايلون : وهو مناسب للطرق الوعرة.

٢ -الصلب : وهو مناسب للطرق الممهدة.

هذا ولكل سطح طريق نوعية من نقشات الإطارات



وهذا القطاع-الموضح بالشكل التالى-يبين البناء الداخلى للإطار

* حمولة السيارة :

تختلف نوعية الإطارات أيضًا حسب حمولة السيارة،فلكل حمولة إطارها المناسب من حيث التدريع والتسليح فى الجانب وفى المداس .

* العمر الإفتراضى للإطار:

لكل إطار عمر إفتراضى وذلك حسب نوع المادة المصنع منها.

* نهاية تاريخ الصلاحية :

لكل نوعية إطار تاريخ ينتهى فيه إستعمال هذا الإطار لأن بمرور زمن معين تنتهى به صلاحية مادته وذلك لتأثرها ببعض أنواع الأشعة الشمسية فتتفرق المادة الخاصة بالإطار وتكون عرضة للإنفجار عند التعرض للإجهاد لذلك لابد من التأكد من ان الإطار المستخدم أو المراد شراؤه أنه مازال صالحا للإستعمال.

ونود التنويه عن وجود معلومة خاطئة تتداول بين الجميع وهى ان الإطارات المخزنة اكثر ملائمة للسيارة من الجديدة وهذاخطا مميت لأن الإطار قد انقضى جزء كبير من صلاحيته أثناء تخزينة مما يجعل تاريخ إنتهاء الصلاحية يقترب بفترة التخزين ولا يصلح إستخدامة بعد تاريخ إنتهاء صلاحيته .

واذا أردت المزيد من التفصيل فى هذا الشأن إرجع لمؤلفنا فى سلسلة إقرأ المرورية الجزء الثانى (السلامة والامان)

والان عرفت ان كل مخالفة لشروط اختيار الاطار تؤدى الى كارثة فنهيب بك ان تدقق عند اختيار الاطار المناسب لسيارتك وان تستعين بكتالوج السيارة والوكيل الخاص بسيارتك فى هذا الشأن .

تغيير جنوط السيار ة اومقاسات اطاراتها دون الالتزام بماهو موضح فى كتالوج التصنيع

لابد ان تعرف ان لكل سيارة تصميمها الخاص من حيث الارتفاع عن الارض ومساحة السطح الملامس للاطار من الارض ومسافة البعد بين المحورين ومسافة البعد بين الاطارين فى المحور الواحد وكذا تصميم التعليق (العفشة) وهو مايكون له الاثر الكبير فى اتزان السيارة فى المنحنيات و اثناء المناورة.

وان لكل سيار ة ثلاث نقاط فى المنحنيات النقطة الاولى هى نقطة الاتزان وهى التى تمكن السيارة من تخطي المنحنى بأمان نظرا لهذا التصميم.

النقطة الثانية هى عدم الاتزان للخارج وهى التي تنقلب فيها السيارة لخارج المنحنى (اذا كانت تسير بسرعة اكثر من اللازم).

النقطة الثالثة هى نقطة الاتزان للداخل وهى التي تنقلب فيها السيارة لداخل الملف اذا كان المنحنى به فرق درجات كبير بين الكتفين وتظهر جلية فى الشاحنات الثقيلة المحملة وهذه النقاط مرتبطة ارتباط كلي وجزئي بتصميم السيارة الخاص بالمصنع اما اذا قام مالك السيارة وهو ما نراه قد انتشر في شوارع مصر من ظاهرة ما يسمى بالتجنيط وتغيير مقاسات الاطارات بالأرتفاع والانخفاض وكذا تغيير مساحة السطح الملامس من الاطار للأرض مما يؤثر في عملية الاتزان والفرامل والتعجيل بالسير.

لذا نهيب بشباب السائقين ومن يجهل بهذه القواعد ألا يقوم بتغيير ما يغير التصميم التصنيعي للسيارة إلا اذا كان مذكورا بكتالوج التصنيع لأن ذلك يؤثر بالسلب الشديد على عملية السلامة والامن في السيارة و اول من يدفع هذا الثمن هو من يقوم به.

كارثة التحدث فى التليفون المحمول اثناء القيادة

سبق وان اوضحنا علمية القيادة وهى :
المراقبة الجيدة لمحيط السائق.
إكتشاف الاخطار الخارجية.
ترتيب الاخطار الخارجية.
إعداد خطة لكل من هذه الاخطار.
تنفيذ هذه الخطة متوافقة مع الاعداد الذهني.
فيكون الاكتشاف هو زمن الصوت او الضوء - اعداد الخطة هو زمن رد الفعل البشري و هى تقريبا ٢/٣ ثانية تنفيذ الخطة يعتمد على ما هى هذه الخطة اذا كانت الفرملة او زيادة السرعة او المناورة او اكثر من واحدة معا.
والذي يؤثر على زمن رد الفعل البشري بالاطالة هى:
الوقوع تحت تأثير الخمر.
الوقوع تحت تأثير المخدر.
الوقوع تحت تأثير خبر سئ او سماعة تليفونيا.
الوقوع تحت تأثير خبر إيجابي او سماعة تليفونيا.
الوقوع تحت تأثير المرض العضوى او المفاجئ.
كبر السن الشديد.
وإذا قسمنا حالات القيادة نجد انها ثلاثة
الحالة الاولى: اذا كان زمن رد الفعل المسافي + زمن التحكم المسافى = اقل من زمن اكتشاف الخطر المسافي فهنا نقف قبل الخطر ولا نصطدم به و تسمى القيادة الامنة.
الحالة الثانية: اذا كان زمن رد الفعل المسافى + زمن التحكم المسافي = او يقارب زمن الخطر المسافي تسمى هذه الحالة الخطرة او الحرجة.

الحالة الثالثة: : اذا كان زمن رد الفعل المسافي + زمن التحكم المسافى اكبر من زمن اكتشاف الخطر المسافي فهنا حالة عدم الهروب من الحادث او الحادث المحقق.

لذا نجد ان التحدث في التليفون من ضمن العوامل التي تسرع بنا في الدخول فى الحادث لذا نحذر من التحدث في التليفون اثناء القيادة حتى اذا كان بالسماعة او البلوتوث رغم سماح المشرع لقائد السيارة باستخدامهما إلا انه جانبه الصواب و ان جميع التشريعات العالمية فى هذا الشأن تمنع التحدث في التليفون اثناء القيادة كما و انها تطالب شركات التليفون المحمول بان تكون جزءا من حل مشكلة المرور طالما انها كانت سببا في المشكلة .

اساءة استخدام الضوء المبهر اثناء القيادة

لماذا يمنع استخدام الضوء المبهر اثناء القيادة ؟ سوف نضرب مثال عملي في هذا الشأن ، هناك نظرية التغطية في كل شئ في الاضاءة فى الالم في الصوت هب أني يوجد الم في احدى يدى ويوجد الم اخر في اليد الاخرى فلن احس بالالم الاقل ولكن سوف احس بالالم الشديد لانه يغطى على الالم الاقل هب أنه يوجد ضوئين في الغرفة التي اجلس بها الاول ضعيف جدا والثاني شديد جدا فلن الاحظ الضوء الضعيف إلا بعد إطفاء الضوء الشديد وذلك لأن الضوء الشديد يغطى على ملاحظتي للضوء الضعيف وكذلك تصدق هذه النظرية في الاشياء الصوتية ايضا فإذا كان هناك مذياعا و تليفزيون، المذياع يعمل بصوت منخفض و التليفزيون يعمل بصوت مرتفع عنه فلن اسمع صوت المذياع إلا بعد إطفاء صوت التليفزيون لأن المرتفع يغطى على المنخفض ودعنا نتكلم الان عن الاضاءة ونظريتها فى العين البشرية فالأشعة الساقطة على حدقة العين تجعل حدقة العين تتكيف معها بالضيق والاتساع فكلما كانت الاشعة شديدة ضاقت حدقة العين وكلما ضعفت الاشعة اتسعت حدقة العين ونرى هذا جليا مع عيون القطة نهارا وليلا وهو بدرجة اقل في عين الانسان فاذا استخدمت الضوء المبهر بمواجهة عين قائد السيارة الامامي الاخر فان حدقة عينه ستضيق جدا حسب شدة هذا الضوء ولا تمكنه من رؤية اضاءة السيارات التي امامه من الخلف حيث انها ضعيفة ولا يراها الا باتساع حدقة عينه مما يجعله يصطدم بها من الخلف او اذا ضاقت فانه ينجذب لمصدر الاضاءة ويصطدم بها وجها لوجه، هذا تفسير علمي بسيط لما يحدث اما التفسير العلمي التفصيلى يطول شرحه ويرجع فيه الى المراجع الطبية الخاصة بتشريح العين البشرية.

لذا نهيب بالسائقين الذين لا يعرفون شيئا عن هذه القواعد العلمية بان يتق الله في نفسه وفي غيره ولا يكون سببا في هذه الكوارث.

ظاهرة استخدام السماعات العالية الصوت بالسيارة و التباهي بها

انتشرت في الاونة الاخيرة وخصوصا بين شباب السائقين التباهى برفع صوت المذياع او اجهزة التسجيل وتركيب سماعات ومكبرات صوت لا يمكن تحمل سماعها للاذن البشرية حيث انها لا تتحمل الا وحدات محددة من وحدات قياس الصوت و هي (ديسبل) و بانتشار هذه الظاهرة جعلت السائق الذي يشغلها داخل سيارته لا يستقبل المؤثرات الصوتية خارج سيارته والتي لابد ان يتعامل معها لأكتشاف الاخطار المحيطة به و فى نفس الوقت تؤثر على اسلوب قيادته العلمي واستجابته لباقي المؤثرات الخارجية مما يؤدي الى الدخول فى الحوادث و الكوارث و خصوصا اذا كان مسئولا عن سيارة نقل جماعي .

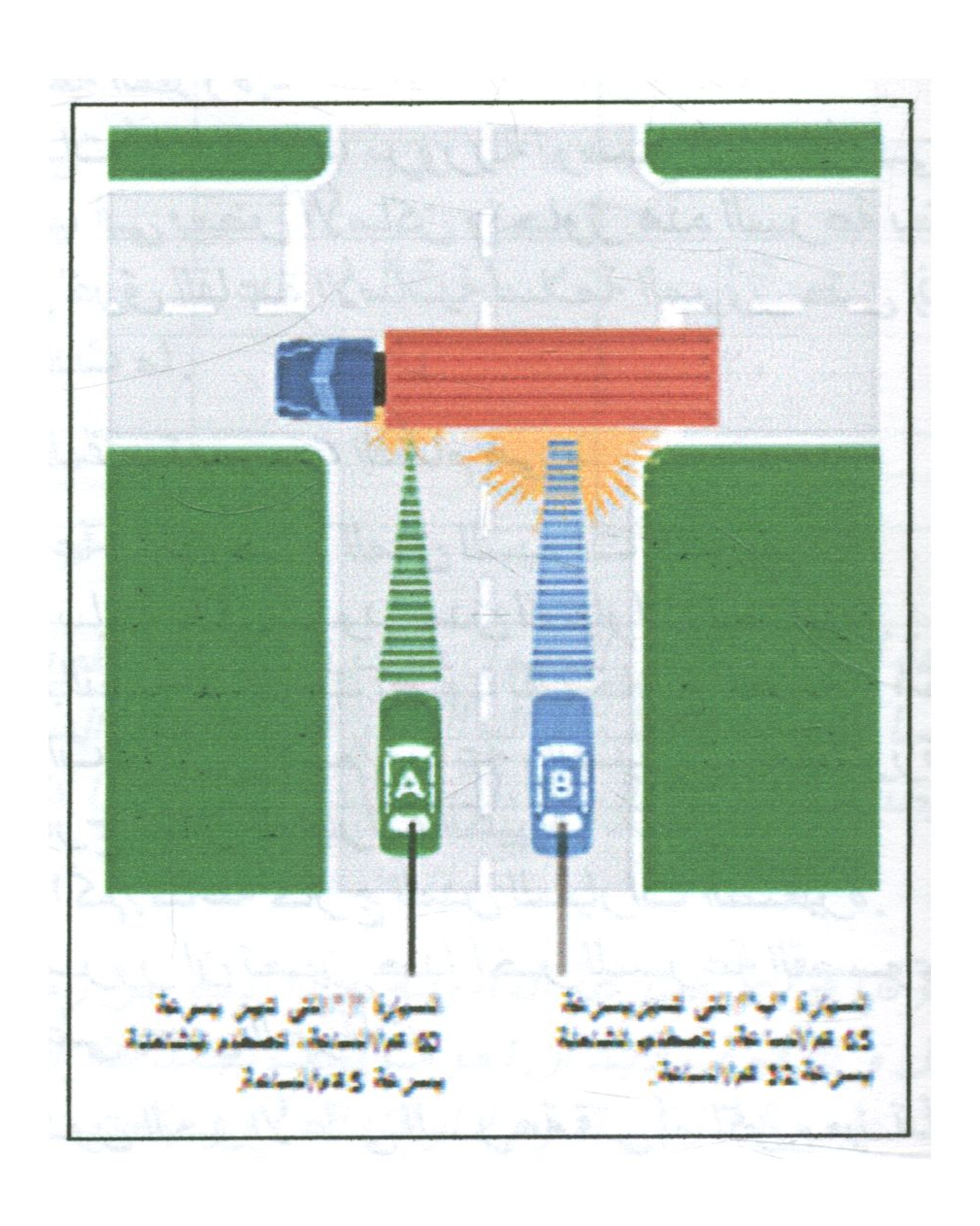
لذا نهيب بشباب السائقين ومن يجهل هذه القواعد العلمية ان لا يقع في هذه الاخطار المميتة و التي يدفع ثمنها هو اولا .

القيادة بسرعات مخالفة للسرعات المحددة قانونا

لابد ان نعرف اولا ما هى السرعة المامونة

السرعة الصحيحة (المأمونة)

السرعة يجب ان تكون فـى الحدود المأمونـة والقانونيـة ويتطلـب الأمر لذلك التعرف على السرعة المصرح بها ومن ثم التقيد بها، كما يمكن ترك مسافة تقدر بطول سيارة واحدة على الاقل لكل ١٥ كم / ساعة من السرعة بينك وبين السيارة التـى أمامك، كما يجب أن تزيد هذه المسافة فى حالة عدم وضوح الرؤية أو رداءة الجو أو فى حالة السير بسرعة عالية.



◆ كيفية تفادى أخطار السرعة:-

١-لا يجوز قيادة السيارة بسرعة غير معقولة ولا متناسبة مع حالة الطريق وخاصة فى المنعطفات والتقاطعات والأماكن المزدحمة والطرق الضيقة أو الرديئة وفى حالات المطر والضباب وأماكن ذات الإضاءة الغير كافية.

٢- لا يجوز قيادة أى سيارة تفوق الحد الأعلى المقرر للسير بموجب النظام أو تخالف العلامات المرورية التى تبين حدود السرعة المطلوبة فى بعض الأماكن.

◆ السرعة المقررة:-

هناك لوحات أو علامات مرورية توضح الحد الأعلى للسرعة المسموح بها فى بعض الأماكن وتجاوز هذه السرعة يعتبر دليلا قاطعا على خرق القاعدة الأساسية لسلامة المرور حتى إذا لم ينشا عن ذلك حادث ما.

والسرعة المقررة بموجب النظام هى:-

١- كم/ ساعة داخل حدود المدن للسيارات الكبيرة.
٢- ٥٠م/ ساعة داخل حدود المدن للسيارات الصغيرة.
٣- أما بالنسبة للسيارات نصف نقل خارج المدينة ٨٠كم/ ساعة والسيارات النقل ٧٠كم/ ساعة والسيارات المقطورة ٦٠كم/ ساعة خارج المدن للسيارات الكبيرة.
٤- ١١٠كم/ ساعة خارج المدن للسيارات الصغيرة.

ولإدارة المرور ان تعين حدا آخر للسرعة القصوى والدنيا للسيارات على بعض الطرقات.

وعندما يكون الحد الأعلى للسرعة فى أماكن معينة أقل يقوم المرور بوضع لوحات تدل السائقين ولا بد من الالتزام لها

◆ السرعة ومسافات الوقوف:-

ان عملية إيقاف السيارة يحتاج الى مسافة وزمن يختلفان بحسب سرعة السير وتزيد المدة والمسافة زيادة كبيرة كلما زادت السرعة زياة بسيطة. وهذا الجدول يبين الزمن والمسافة اللازمة للوقوف بالنسبة لكل سرعة:-

السرعة بالكيلو متر	المسافة اللازمة بالمتر لرد الفعل عند السائقين	المسافة اللازمة بالمتر للوقوف بعد رد الفعل	تحديد المسافة اللازمة للوقوف بالمتر
٣٠	٧	٨	١٥
٤٥	١٠	١٥	٢٥
٦٠	١٥	٢٥	٤٠
٧٥	٢٠	٤٠	٦٠
١٠٠	٧٥	١٠٠	١٢٥
١٢٠	٣٠	١٣٥	١٦٥

أن المسافة المذكورة فى الجدول معتبرة بالنسبة للطريق الجاف المبعد، أما بالنسبة للخطوط المبللة أو الزلقة فأن المسافة غير محددة وبطبيعة الحال فإنها تتطلب مقدار اكبر مما هو موضح بالجدول.

بعد ان عرفنا قواعد السرعة المامونة وكذا نبذة عن زمن التفكير ورد الفعل و الوقوف لابد ان نعرف كيف تحدد ادارات المرور السرعات على الطرق، تقوم ادارات المرور بتحديد السرعات على الطرق بناءا على الاتي:

١ - السرعة التصميميه للطريق

وهى السرعة التى يتم على اساسها التصميم الهندسى للطريق وحساب نقطة الاتزان فى المنحنيات والتى اذا زادت سرعة السيارة فيها عن هذا الحد تتعرض للنقلاب خارج الانحناء

٢ـ السرعة الاقتصادية

من المعلوم حسب الاحصائيات العالمية فى هذا الشأن ان السرعة الاقتصادية للسيارة هى السرعة التى لا تزيد عن ٥٥ميل / الساعة او ما يقارب ٩٠ك/ ساعة

٣ـحالة الطريق حيث الرصفية بانواعها واتساعه الطريق وعدد الحارات

٤ـحالة مستخدم الطريق من قائدى السيارات ومدى المامهم بقواعد واداب المرور وخبرتهم فى القيادة

٥ـ مدى تجهيز الطريق بادوات المرور واشاراته وتخطيطه والخدمات المتاحة عليه من ارشادات واسعافات ميكانيكية وبشرية

٦ـ حالة رجل المرور ومدى تعليمة وخبرته

٧ـ حالة المناخ بالمنطقة من حيث تواجد اتربة تحجب الرؤية او شبورة مائية او عواصف شديدة

وهذه السرعات التي تحدد للطريق والخاصة بكل نوع مركبة على حدة هى السرعات التي تتزن فيها السيارة فى المنحنيات واذا زادت عنها تنقلب الى خارج الملف واذا قلت عنها و هى شاحنة محملة ووجود تصميم للملف للسرعة تنقلب الى داخل الملف لأنها هى محصلة القصور الذاتي للحركة مع اتجاه المركبة فإذا تغلبت هذه المحصلة على درجة الميل في الملف.

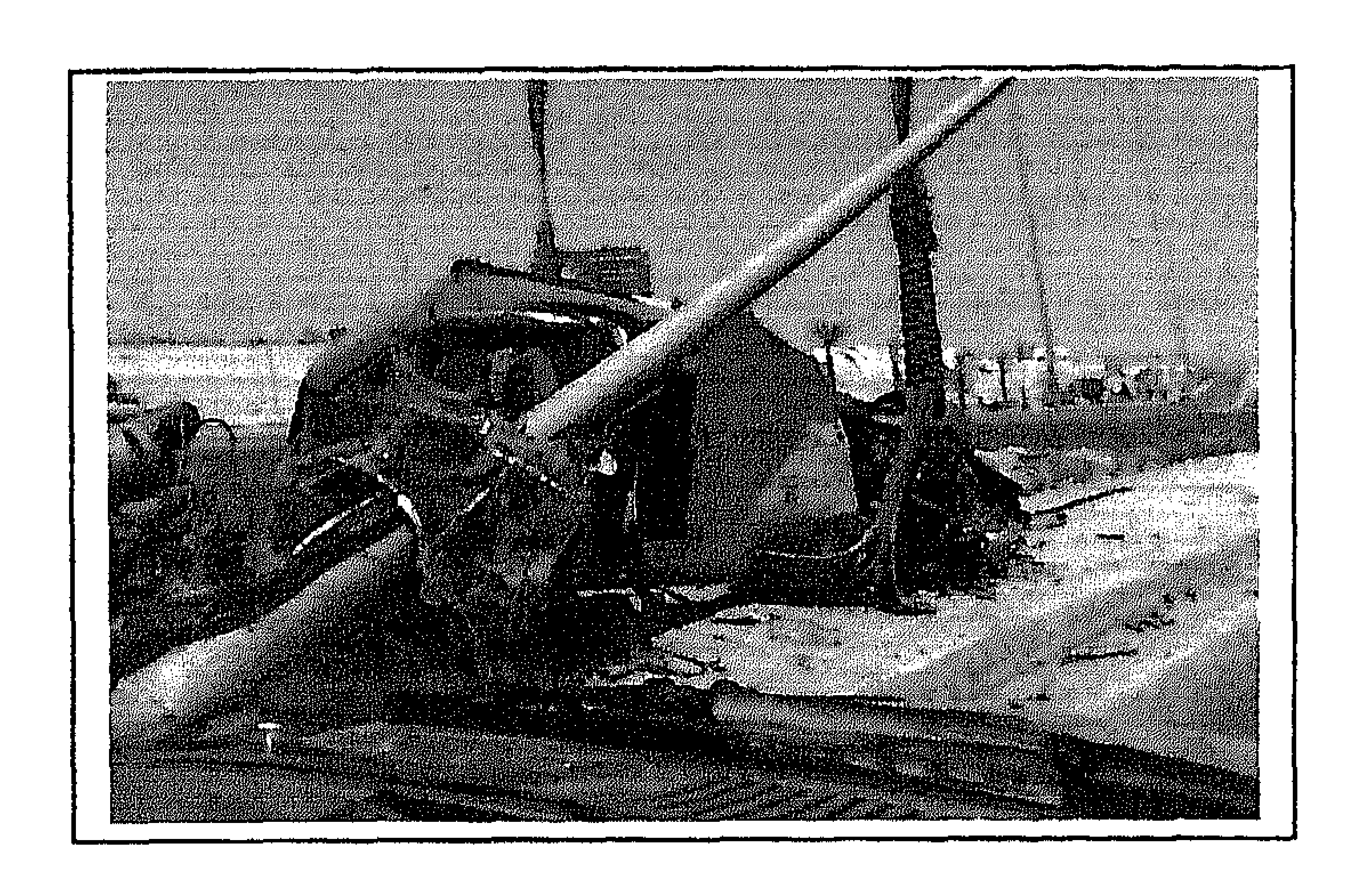
(super elevation curviture) انقلبت للخارج واذا تغلب عليها درجة الميل تنقلب للداخل اما السرعة التصميمية هى سرعة الاتزان.

لذا نهيب بالسائقين قليلي الخبرة والتعليم في هذا الشان ألآ يتجاوز السرعات المقررة ليعبر المنحنيات و يقوم بعملية المناورة بسلامة وامان وهى التي جعلت لسلامته هو ومن معه اما اذا تجاوز

السرعات المقررة بدافع التباهي والثقة الاكثر من اللازم فـي النفس او شعوره بأنه افضل السائقين فإنه أول من يدفع الثمن .

خطورة عدم الاستفادة من وسائل الامان بالسيارة

اولا لابد ان نعرف ما هى وسائل الامان بالسيارة لقائدها و ركابها



عندما اختُرعت السيارة لأول مرة كانت السرعة الخاصة بها بسيطة ولا تذكر على الإطلاق،حيث كانت لا تتعدى (٣أميال ساعة)،ولما تطوَّر تصنيع السيارة وأصبح الموتور الخاص بها يعمل بنظام الإحتراق الداخلى وليس البخارى، ثم تطور من النظام ثنائى الأشواط إلى الرباعى،ثم الحقن،ثم إلى النظام الإلكترونى والصمامات الكثيرة المتعددة،فتزايدت السرعات بشكل مخيف للسيارات، كما إستلزم ذلك تطور الوسائل الفرملية الخاصة بالسيارة من النظام البدائى حيث توجد لقمتين تضغطان ميكانيكيًّا على طنبور الفرامل،فتبدأ فى التوقف البطئ ..ومع تطور السيارة تطورت الوسائل الفرملية من هذا النظام إلى نظام مكبس الزيت (بسكول)، ثم نظام (السيرفو)، ثم نظام (السيرفو الهوائى الكهربائى)، ثم نظام (A b c) الذى يعمل فى التحكم بالكمبيوتر في كل عجلة على حدة، ثم نظام الاتزان الفرملي في الملفات

والمنحنيات وهذه هي أفضل التصميمات التي وصلت إليها الفرامل، وبالتالي أصبحت السيارة تنتقل من سرعات بطيئة إلى سرعات عالية،وبالعكس،وأصبحت معرضة للصدمات من الخلف والامام والاجناب اكثر من الماضي ،ومن ثَمَّ اصبح قائد السيارة يعاني من القصور الذاتى لحركة جسده فى الرجوع للخلف والإصطدام بشئ من الأمام يجعله يعانى من القصور الذاتى لحركة جسده للأمام وكذا القصور الذاتي لعكس حركة الصدمات الجانبية.

أمّا بالنسبة للقصور الذاتى للحركة للأمام لجسد قائد السيارة ومَنْ معه، ولأنهم غير مُثبتين بالسيارة تثبيتًا جيدًا،فنرى أن الفرامل تؤثر على فرملة جسم السيارة بالكامل(١٠٠%)،لأن جسم السيارة وهيكلها مثبت بالشاسيه،والشاسيه مثبت بالعجلات تثبيتًا جيدًا، وهي التى تعمل على إيقاف السيارة عن طريق الفرملة،مِمَّا يعانى معه قائد السيارة،حيث يجلس على كرسى وجسده غير مثبت بالسيارة مِمَّا يؤدي إلى الإندفاع أثناء إستخدام الفرامل الشديدة،أو الإصطدام بسيارة أو أي شئ ثابت، فيندفع جسده بالكامل للإرتطام بالتابلوه أو الزجاج أو عجلة القيادة، مما يحدث معه إصابات مباشرة له ولمن بجواره،ومن ثم يفقد السيطرة على السيارة.أما بالنسبة لإصطدام سياره به من الخلف فإنه يعانى من إندفاع رأسه وعنقه بفعل القصور الذاتى للحركة للخلف،مما يؤدى إلى كسر العظم اللامى فى الفقرات العنقية،فيؤدى إلى قطع النخاع الشوكى من بدايته،فيموت فى الحال،وكأنه ينفذ عليه حكم الإعدام شنقًا.

ومن هنا بدأت المسيرة الجِّدية فى التفكير لإيجاد وسائل أمان لقائد السيارة أولاً،ثم طُبِّق ذلك لمن بجواره،ثم لركاب السيارة جميعًا.

وجدير بالذكر أن كل حادث يشتمل على ثلاثة إصطدامات وهى:-

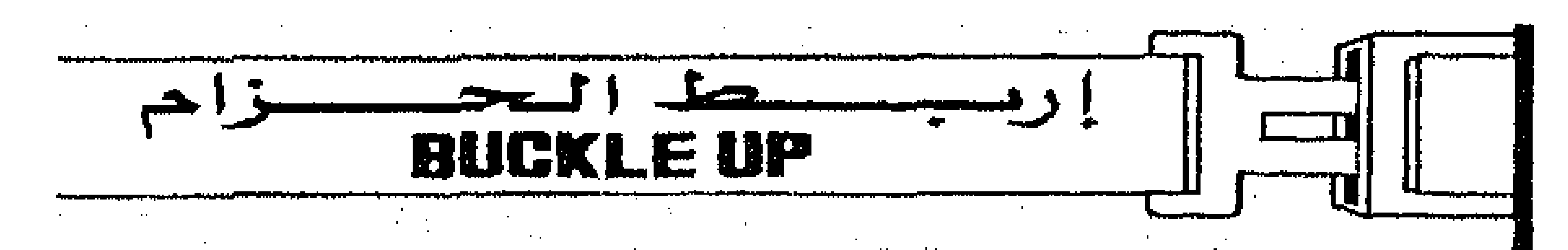
١ - صدام ين السيارتين أو بين السيارة وهدف ثابت او انقلاب السيارة وارتطامها بالارض.

٢ - بين الركاب والسيارة موضوع الصدام.

٣ - بين الاجزاء الرخوة للركاب و السائق وهي العضلات والاعضاء الداخلية الرخوه وبين الأجزاء الصلبة وهي العظام .ووسائل الأمان هذه تعمل على الحالات الثلاثة السابقة وكلما شملت الثلاثة كلما كانت أفضل وأنجح . وهذا الموضوع له مؤلف منا يخص هذه الجزئية بالتفصيل

وسائل الأمان بالنسبة للقصور الذاتي للحركة للأمام

حزام الأمان Safety Belt







١ ـ حزام الأمان :

بدء بالتفكير بربط قائد السيارة بحزام بمقعدته بكرسي القيادة ولكن إتضح بعد ذلك أن هذا يؤدى فى الحوادث التى تكون سرعة السيارة فيها عالية الى تحرك الجزء العلوى لقائد السيارة والضغط على الفقرات القطنية مما يؤدى إلى إنفصال النخاع الشوكى عندها فيؤدى مباشرة إلى شلل نصفى، ثم بعد ذلك عمل حزام الكتف لتثبت الجزء العلوى والمقعد بالنسبة لقائد السيارة وكان هذا يكفى فى حينه، ثم تطور الحزامين لحزام واحد ذو فرعين ليؤدى إلى ربط المقعدة والصدر معا. وقد أثبتت التجارب أنه فى حالت عدم ربط السائق أو الراكب الذى بجانبه حزام الأمان عندما تصطدم السيارة بأى جسم صلب وهى تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة فإن السائق أو الراكب بجانبه يرتطم فورا بزجاج السيارة الأمامى أو بمقدمة التابلوه الأمامى أو بعجلة القيادة بقوة تقدر بأكثر من مائة مرة من قوة الجاذبية أى أن قوة الصدمة تفوق قوة الجاذبية بأكثر من عشرين مرة عن ما يحدث لرواد الفضاء عند الإنطلاق من الأرض، وبعبارة أخرى فإن الراكب أو السائق الذى لم يربط الحزام عند صدام سيارته وهى تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة فإن قوة إصطدامه بالزجاج الأمامى أو تابلوه السيارة تعادل السقوط من عمارة إرتفاعها ثلاثة أدوار .

ولابد ان يكون حزام الأمان ملاصقا للسائق وليس مرخيا لكى يؤدى المرجو منه ولا يكون هو مصدر اصابة وللتدليل على ذلك نضرب المثال التالي:

اذا وضعنا بيضة على تابلوه السيارة وحركنا السيارة فجأة الى الاتجاه الايمن اوالايسر فان هذه البيضة ستتحرك عكس الاتجاه الى ان تصطدم بقائم السيارة الى ان تنكسر اما اذا وضعنا هذه البيضة في الطبق حامل البيض فلن تحدث ان تنكسر البيضة فما

السبب؟ السبب هنا ان مشوار حركة البيضة مقيدة يقترب الى الصفر الحركي ومن هنا لو كان السائق ملامس له حزام الامان فلا يندفع الاندفاع الشديد ثم يوقفه فجأة حزام الامان فيكون سبب في كسر الاضلاع والعيب هنا ليس في حزام الامان ولكن في استخدامه السيئ

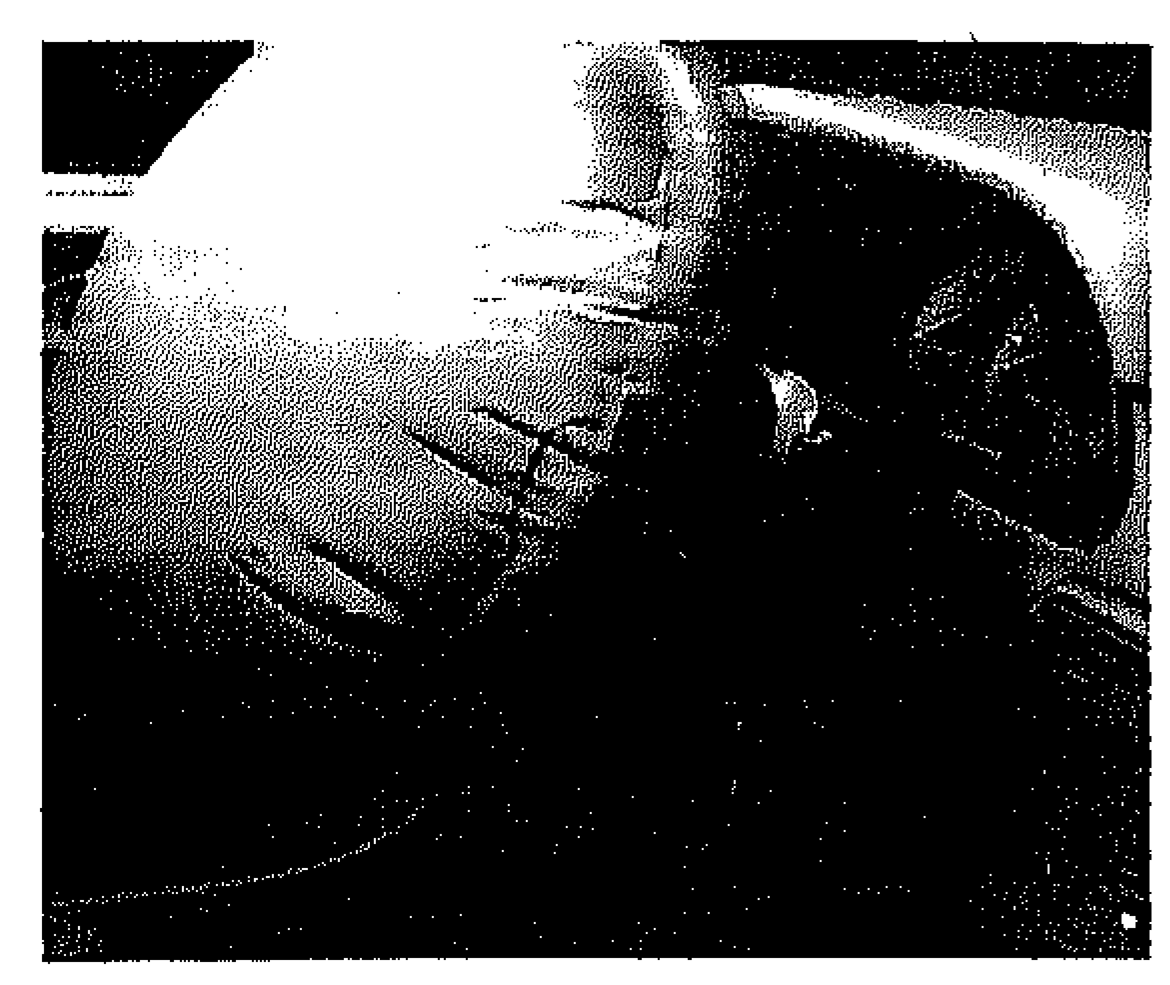
ولنا الآن ان نتسائل الاسئلة التالية وليس لها إلا إجابة واحدة هى نعم

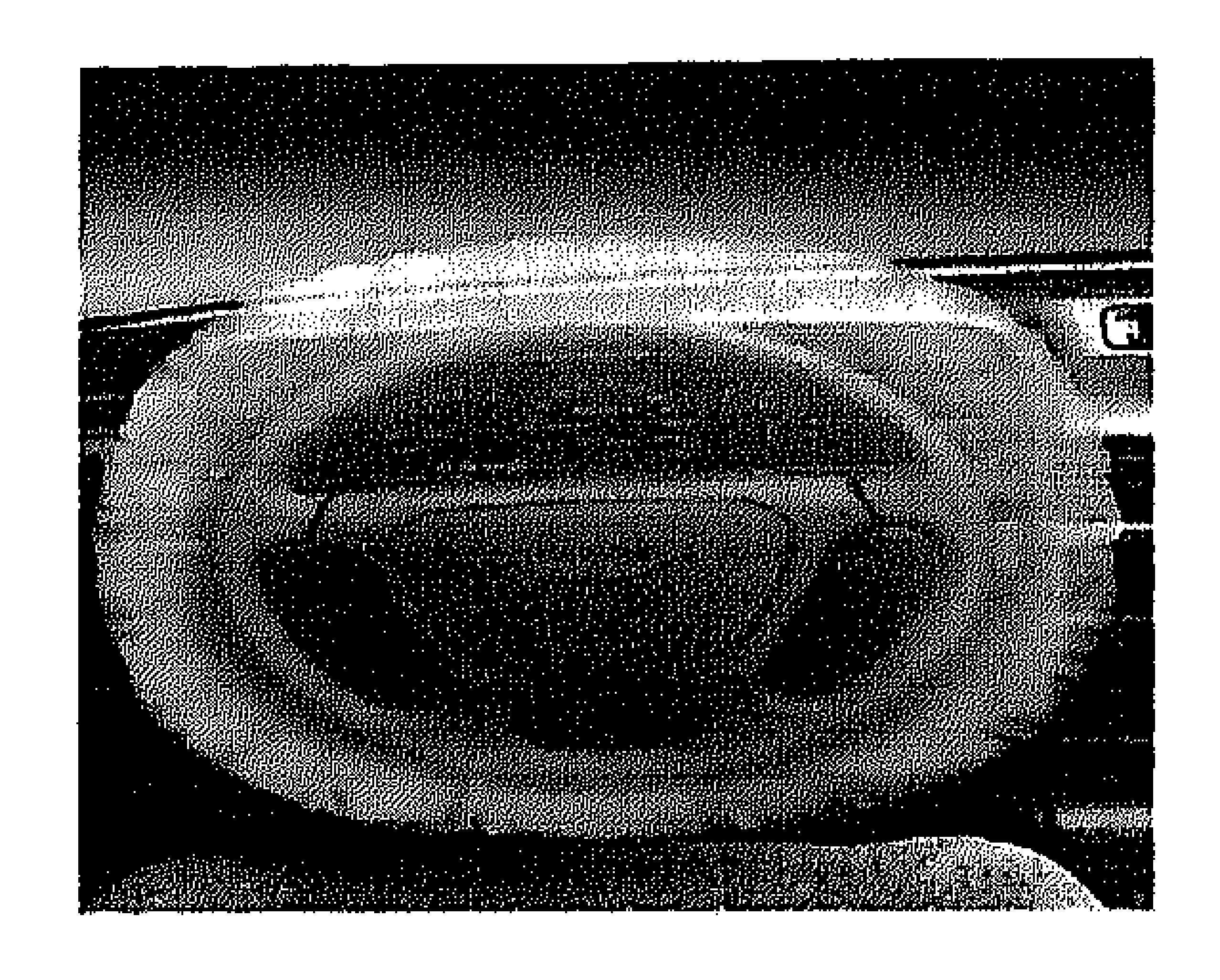
- هل ربطت حزام الآمان ؟ نعم
- ربطت حزام الآمان ؟ نعم
- حزام الآمان ؟ نعم

٢ - الوسادة الهوائية :

وبعد تطور السرعات للسيارة أكثر، بدء فى التفكير فى عمل حاجز هوائى بين قائد السيارة بمساحة معرضة كبيرة من صدره وبين عجلة القيادة عند الإصطدام بسيارة أخري فظهرت للوجود الوسادة الهوائية (Air Bag) وهذه الوسادة تخرج من منتصف عجلة القيادة فى أقل من جزء من الثانية عندما يشعر الحساس الموجود بالإكصدام الأمامى للسيارة بقوة صدمة معينة وميزة هذه الوسائل أنها تغطى مساحة كبيرة من صدر قائد السيارة فتوزع الصدمة والضغط على جسده فتخففها أما حزام الأمان فيركز الصدمة والضغط على السطح المعرض الملامس لجسد قائد السيارة فقط

منظر أمامي وجانبي لطريقة عمل الوسادة الهوائية





٣- الزجاج الأمامي والمحيط بالسائق والراكب الأمامي من النوع المحمي (تربلكس أو ما يشابه) .

٤- جميع الأجزاء المحيطة بالسائق من تابلوه وعجلة قيادة وعصا النقل وكسوة الأبواب و الكنصول من الأجزاء البلاستيكية .

٥- المرأه الداخلية الأمامية تفصل بسهولة عند الإصتطدام بها ولا تؤدي إلي إصابه .

٦- الإكصدام الأمامي مثبت علي مساعدين لتخفيف الصدمه

٧-يوجد بالإكصدام الأمامى حشو إستيروبور ذو كثافة عاليةلتخفيف الصدمة .

٨- عامود الدركسيون من النوع التلسكوبي لتخفيف نقل الصدمة الي السائق .

أما بالنسبة لوسائل الأمان للقصور الذاتى للخلف فهى :

المخدع الخاص بالرأس الموجودة خلف رأس قائد السيارة فهو ليس للنوم أو الراحة إنما إذا تعرضت السيارة لصدمة من الخلف

تندفع رأس قائد السيارة ومن معه لحظة الإصطدام إلى الخلف فجاءة فتكون مهمة هذا المخدع الا يجعل رأس السائق تستمر في الإندفاع للخلف حتى ينكسر العظم اللامى.

الإكصدام الخلفي علي مساعدين .

الإكصدام الخلفي به حشو إستيروبور عالي الكثافة .

الزجاج الخلفي محمي

جميع الأجزاء المحيطة بالركاب من الخلف بلاستيكية

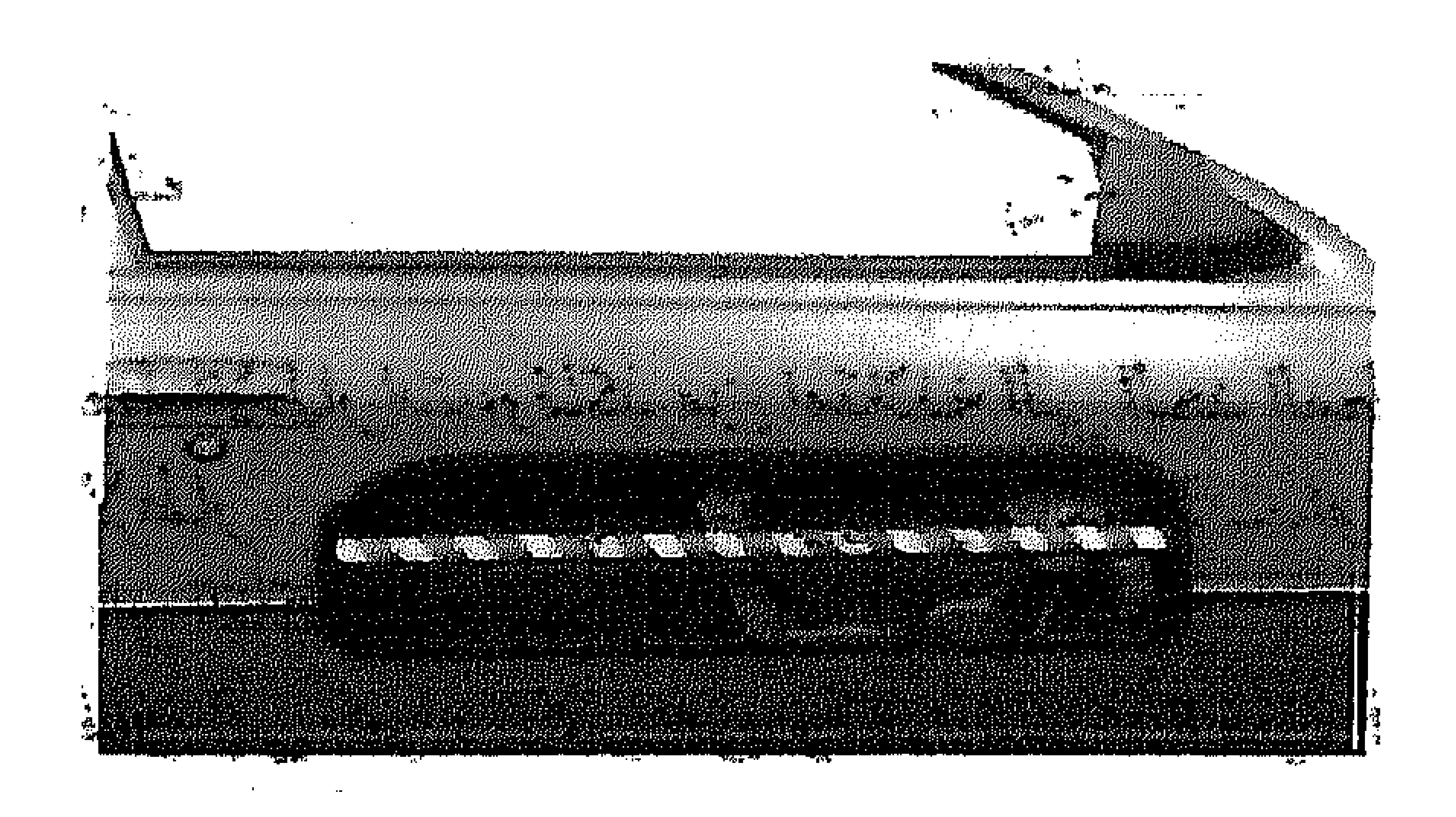
ملحوظة : هذه الوسائل بدأ بها مع قائد السيارة.ثم مع من بجواره ثم مع باقى الركاب.

وهناك تجارب الأن لعمل كرسي للسائق بطريقة منزلقة للأمام وللخلف عند التعرض لصدمة أمامية أو خلفية لإبتلاع جزء كبير منها للتخفيف عنه ولم يظهر في الأسواق حتي الأن ولاكنه تحت التجربة .

وسائل الأمان بالنسبة للصدمة الجانبية:

١ ـ دعامات الابواب

هناك شروط لتدريع ووضع الدعامات الصلبة و المرنة فى الأبواب لكى لا تصل الصدمة الجانبية بكامل قوتها لقائد السيارة ومن معه ويتم توزيعها على السيارة فتخفف الصدمة على جسده كما هو موضح بالشكل التالى:



٢ ـ وضع وسائد هوائية بالأبواب تفتح عند الصدمة هذا وقد وصلت الوسائد الهوائية التى عدد تسعة عشر وسادة هوائية بالسيارة منها الستائر الهوائية الطولية بجانبى كابينة الركاب من الداخل لمنع اصطدام رؤوسهم بالقوائم والزجاج عند الصدمات الجانبية كما وانتهت التجارب لدرجة الانتاج الان فى وضع وسائد هوائية بالدعائم الامامية والخلفية للسيارة لتنفتح عند التصادم فتخفف الى درجة كبيرة جدا من اثار الصدام

٣ ـ كما وانه قد تمت الاستفادة من الابحاث التى بدات منذ سنوات والتى مفادها انه كلما قل مشوار الحركة بالنسبة لجسم الراكب عند الاصتدام كلما قلت نتيجة الاصتدام لذا فى الاجيال الجديدة من السيارات تم تصميم أجزاء من المطاط تخرج لتسند جسم الراكب أثناء الاصتدام عند ركبتيه وجانبيه

لابد ان تعرف جميع هذه الوسائل الموجودة بالسيارة لكي تستفيد منها لأنك عرفت فائدة كل واحدة منها وأنك انت الخاسر الأول بعدم استخدام الوسائل المتاحة لك.

عدم التعامل الصحيح مع الإطارات والعناية بها

ذكرنا أنه توجد شروط في إختيار الإطار المناسب كما أنه توجد شروط في التعامل والعناية بالإطارات وهي :-

اولا: العناية بالاطارات .

إفحص ضغط الإطارات،وتأكد من امتلائه إلى الحد المطلوب .

إفحص الإطار بحثا عن الشقوق،أو التآكلات،أو الشروخ، الإنتفاخات،أو التآكل غير المنتظم.

يحتاج الإطار إلى هواء أكثر في وقت إشتداد الحر، ففيه يزداد خطر التلف نتيجة لإنسلاخ مَدَاس الإطار.

السرعة الزائدة تعجل بتآكل الإطار

تعتبر الإطارات من الأجزاء الهامة في المركبة أيًا كان نوعها والمحافظة على سلامتها يعود بالسلامة على مستخدمي المركبة، ويقلل من نسبة وقوع الحوادث

ولسلامة المركبة على الطريق فإنه يجب على السائق أن يعمل على سلامة الإطارات،وذلك باتباع الآتي:

ثانيا : قياس ضغط الإطار

يجب إتباع التعليمات الخاصة بالمركبة، وخاصة عند نفخ إطار السيارة،فعلى السائق أن يهتم بمستوى ضغط الإطار،حيث إن زيادة الضغط فيه تؤدي إلى وقوع الحوادث،كما أن قلة الضغط فيه تؤدي إلي تآكله،أو إلى حدوث بعض البروز فيه وعدم ثبات السيارة أثناء إستخدام الفرامل

ثالثا : أسباب تؤدى إلى تلف الإطار

- نفخ الإطار بالهواء أقل من اللازم أو أكثر منه
- القيادة بسرعة عالية
- إستخدام الفرامل بإستمرار.

ماذا تفعل لتطيل عمر إطار سيارتك وتمنع انفجاره؟



طرق حماية اطار سيارتك من الانفجار

- مما لاشك فيه أن للاطارات دورا رئيسيا فى أمان وسلامة السيارات بجميع فئاتها وأنواعها يحقق شروط الامان والسلامة والعكس صحيح فالاطار المتهالك وغير الصالح يسبب وقوع الحوادث وما يترتب عليها من إصابات ووفيات وتلفيات فى المركبات والطريق.

ومن هنا نتساءل: كيف نقى انفسنا من تهالك او انفجار الاطار بالسيارة؟ وما هى اسس اختيارك للاطار المناسب؟

هناك دراسة علمية عن حوادث السيارات تؤكد ان اطار السيارة قد يكون سببا رئيسيا فى الكثير من الحوادث المدمرة لذا يجب الاهتمام باطارات السيارة بالكشف المستمر على الاطارات الخارجية كل فترة وجيزة لنزع المسامير الصغيرة أو قطع الزجاج او الحصى كما يجب اعادة ضبط اتزان وزوايا الاطارات الخارجية الجديدة خاصة عند وجود اهتزاز بعجلة القيادة أثناء السير بسرعة.

فهناك إجراءات اساسية مهمة يجب على كل قائد مركبة اتباعها ليقى نفسه من الحوادث ويطيل من العمر الافتراضى للاطار بل للمركبة ألا وهى:

أولا: المحافظة على ضغط الهواء للاطار المعرض به من قبل منتج السيارة لان اى نقص فى الهواء يؤدى إلى زيادة كبيرة فى تآكل جوانب الاطار وبالتالى الى ارتفاع نسبة استهلاك الوقود واختلال الزوايا كما ان زيادة ضغط الهواء تقلل من توازن السيارة وثباتها وتماسكها على الطريق وبالتالى تآكل الاطار من الوسط ويقاس ضغط الهواء بالرطل فى البوصة Psi وبالكيلو باسكال Kpa.

وبالتالى فإن أى زيادة او نقص فى ضغط الاطار يتجاوز ٢٠% من الضغط المحدد للاطار يؤدى إلى انخفاض عمره الافتراضى وقد يؤدى إلى الانفجار فى أى لحظة خصوصا عند وجود بعض نقاط الضعف فى البناء الداخلى للاطار أو على الأقل انسلاخ مداسه ولذلك ننصح بالتأكد من الضغط المعرض به وفحص ضغط الهواء فى الاطار وهو بارد لأن الهواء يتمدد فى الحجم وستكون النتيجة مغلوطة إذا كان ساخنا فى أماكن يوثق بها ويمكن معرفة الحد الاقصى لضغط الهواء بإطار سيارتك من الملصق المثبت على جدار باب السائق.

ثانيا: زيادة سرعة السيارة عند استخدام الاطار لسرعات تفوق الحدود المصمم لها تساهم فى ارتفاع درجة حرارة الاطار بشكل يؤثر على قوة التصاق المداس مما يؤدى إلى انسلاخ المداس عن موضعه.

ثالثا: الوقوف المفاجئ والتحرك المفاجئ (الامريكانى) أو السرعة المفاجئة تؤثر على العمر الافتراضى للاطار وتهالكه.

رابعا: تعرض الاطارات للصدمات القوية بمعنى تعرض الاطار أثناء السير أو الركن إلى الاصدام بأجسام صلبة (حافة رصيف أو حجر أو السير على عيون القطط الحادة وغيرها) يحدث فى الاطار قطعا مما يسبب انفجار الاطار.

خامسا: تخزين السيارة فى أماكن رطبة أو جو مرتفع الحرارة لفترات طويلة تصل لعدة شهور دون التحرك بها يؤدى إلى تهالك الاطار.

سادسا: زيادة الحمل بما يتعدى ٢٠% من الحمل المحدد للاطار بمعنى أن لكل اطار حملا أقصى بنهار بعده ويرمز لهذا الحمل برقم يوضع على الاطار فزيادة الحمل يؤدى إلى انخفاض عمر الاطار وتهالكه بنسبة ٣٠% من عمره الافتراضى وإذا زاد الحمل عن ذلك فإنه معرض للانفجار فى اى لحظة.

ومن هنا نؤكد ملاحظة حالى الاطار وفحصه بصفه مستمرة فإذا لاحظت وجود تشققات او مسح فى النقوش الموجودة بالاطار او به اى تلف فلابد من تغييره على الفور وتبديله باطار جديد جيد الصنع لتكون جودته اعلى وليدوم لمدة أطول مع مراعاة أن العمر الافتراضى للإطارات المتداولة فى الطرق المصرية من ٤٠ ألفا إلى ٥٠ ألف كم أو لمدة سنتين ايهما أقرب.

إرشادات يجب إتباعها فى إستعمال الإطارات بالنسبة للشاحنات .

إن الخدمة التى يؤديها الإطار تتوقف إلى حد كبير على العناية التى يبذلها قائد السيارة وتصرفاته،وتعوّده على القيادة بعناية،لذا فإن عليه إتباع الآتى:

١ - يجب عليه إتباع الطرق الصحيحة للتركيب والنفخ،مع وضع إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطار،مثل بودرة التلك،أو محلول صابون زيت نباتى متعادل،وهو الصابون السائل العادى من صنف جيد،ويجب أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط،وعدم تسرب المحلول

داخل الإطار
٢ -إتباع معدلات النفخ الصحيح.
٣ -عدم زيادة الحمولة عن الحمولة المقررة،مع سلامة توزيعها.
٤ -السير بالسرعات القانونية.
٥ -التأكد من سلامة السيارة وخلوها من العيوب الميكانيكية.
٦ -تبديل وضع الإطارات فى السيارة دوريًّا.
٧ -صيانة الإطارات والكشف عليها دوريًّا.
٨ -إستعمال الإطار المناسب للسيارة،و مراعاة ظروف الخدمة.
٩ -إستعمال الجنوط المناسبة لمقاس الإطارات.
١٠ -تجنب صعود حافة الإطارات على أرصفة الطرق.
١١ -تجنب الإصطدام بحافة الأرصفة أو الحُفَر أو غير ذلك من العوائق.
١٢ -تهدئة السرعة فى الطرق الوعرة وغير الممهدة،أو عند المنحنيات.
١٣ -عدم الضغط الشديد على الفرامل لسرعة التوقف،وتجنب سرعة الإنطلاق عند بداية التحرك.

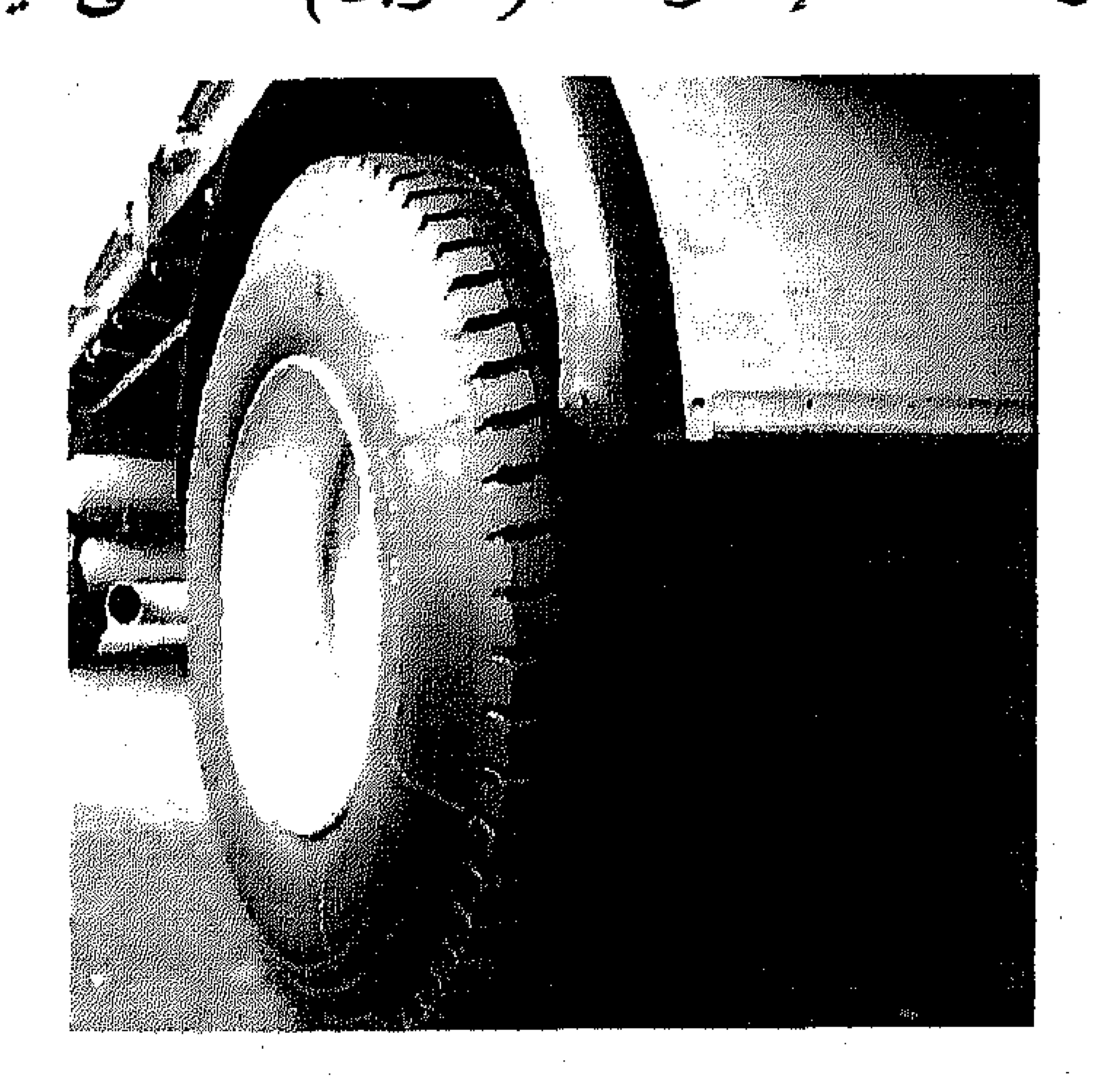
إرشادات يجب التأكد منها عند إستعمال الإطارات

يجب إتباع معدلات النفخ الصحيحة طبقا للجداول الواردة بالكتالوج ولإمكان تفادى تلف الإطار الناتج عن النفخ غير الصحيح عليك مراعاة ما يلى:
١ -تَأكَّدْ من نفخ الإطار ليصل إلى الضغط الصحيح والإطار بارد.
٢ -رَاجِعْ ضغط الهواء بالإطار مرة كل أسبوع بإستعمال مقياس سليم.
٣ -تَأكَّدْ من وجود أغطية للبلف فى مكانه لكل إطار،وأنها مُحْكَمة بقدر ضغط الأصابع.
٤ -تعرَّف على أسباب تسرب الهواء البطئ كلما ظهر إنخفاض فى الضغط وبادر بإصلاحه.

٥-إذا كان تسرب الهواء ناتجًا بسبب البلف أو جزء منه،فبادرْ فورًا بتغيير وإستبدال إبرة البلف بأخرى جديدة.

تركيب الإطارات المزدوجة (الدوبل)

عند تركيب وحدات الإطارات (الدوبل) الخلفى يجب مراعاة الآتى:



أولاً:تطابُق الإطارين لتوزيع الحمولة على كلٍّ منهما بالتساوى، لأن وقوع الحمولة على أحد الإطارين فى (الدوبل) دون الآخر يعرضه للتلف،نتيجة زيادة الحمولة والإجهاد الشديد الواقع على التيلة، كما يعرضه للتآكل السريع وغير المنتظم.

ومن أسباب عدم تساوى توزيع الحمولة على الإطارين فى الدوبل ما يأتى:

- إختلاف الإطارين فى القُطر أو المحيط،و إرتفاع إحدهما عن الآخر.
- إختلاف ضغط الهواء ونفخ الإطار.
- عدم تلامس الإطارين للطريق بدرجة واحدة نتيجة ميل سطح الطريق.
- عدم سلامة وإحكام كراسى الإطارات.
- إلتواء أو تقوُّس محور الإطارات.

ثانيًا: أن تكون المسافة بين الإطارين فى (الدوبل) كافية لإتمام عملية التهوية،حيث إن تلامس الإطارين وعدم إتمام التهوية يؤثران على عُمْر الإطار بشكل ملموس.

وللحصول على خدمة ممتازة من الأنابيب الداخليةإتبع الإرشادات الآتية:

١ـ الخدمة الطويلة للإطار تؤثر على الأنبوبة الداخلية،ولذلك فإنه من المستحسن إستعمال أنبوبة جديدة مع الإطار الجديد.

٢ـ إستعمل الأنبوبة الداخلية ذات المقاس الصحيح للإطار الخارجى.

٣ـ لا تحاول إستعمال الإبر القديمة للبلوف،بل يجب إستبدالها بإبر جديدة.

٤ـ تأكد من نظافة الإطار الخارجى والأنبوبة،وخلوها من المواد الغريبة عند التركيب.

٥ـ إستعمل مقياسًا مضبوطًا عند مراجعة ضغط الهواء.

٦ـ تأكد من وجود أغطية البلوف فى أماكنها،ومن أنها مُحْكَمَة بمقدار ضغط الأصابع.

٧ـ فى حالة عدم وجود أغطية البلوف يراعى تنظيف فوهة البلف من الغبار أو المواد الغريبة قبل النفخ.

٨ـ تجنب نفخ الأنبوبة نفخًا زائدًا عند الكشف عليها،فهذا النفخ الزائد ينتج عنه تمدد فى بعض اجزاءالأنبوبة،فيحدث لها كسرات عند تركيبها.

٩ـيجب إتباع الطريقة الصحيحة للتركيب والنفخ،مع وضع إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطار،مثل بودرة التلك،أو محلول صابون زيت نباتى متعادل،وهو الصابون السائل العادى من صنف جيد.ويجب مراعاة أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط،وعدم تسرب المحلول داخل الإطار.

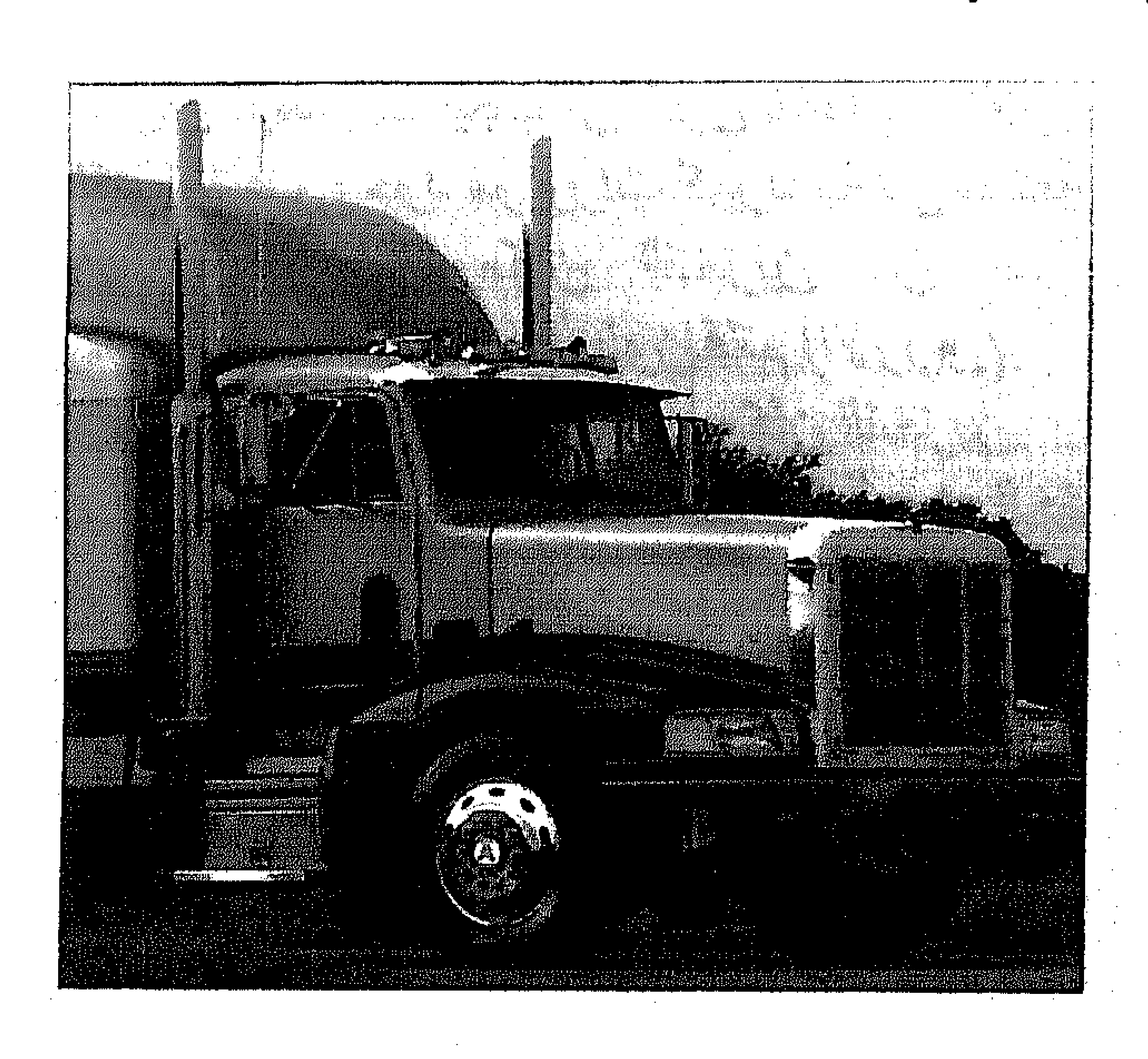
١٠ـرَكِّب الإطار على الجنط مراعيًا أن يكون البلف فى وضعه الصحيح، ويُراعى إدخال البلف فى الثقب المخصص له فى

الجنط،وتثبيته جيدًا فى مكانه أثناء النفخ،حتى تستقر حافتا الإطار فى وضعهما الصحيح على الجنط.

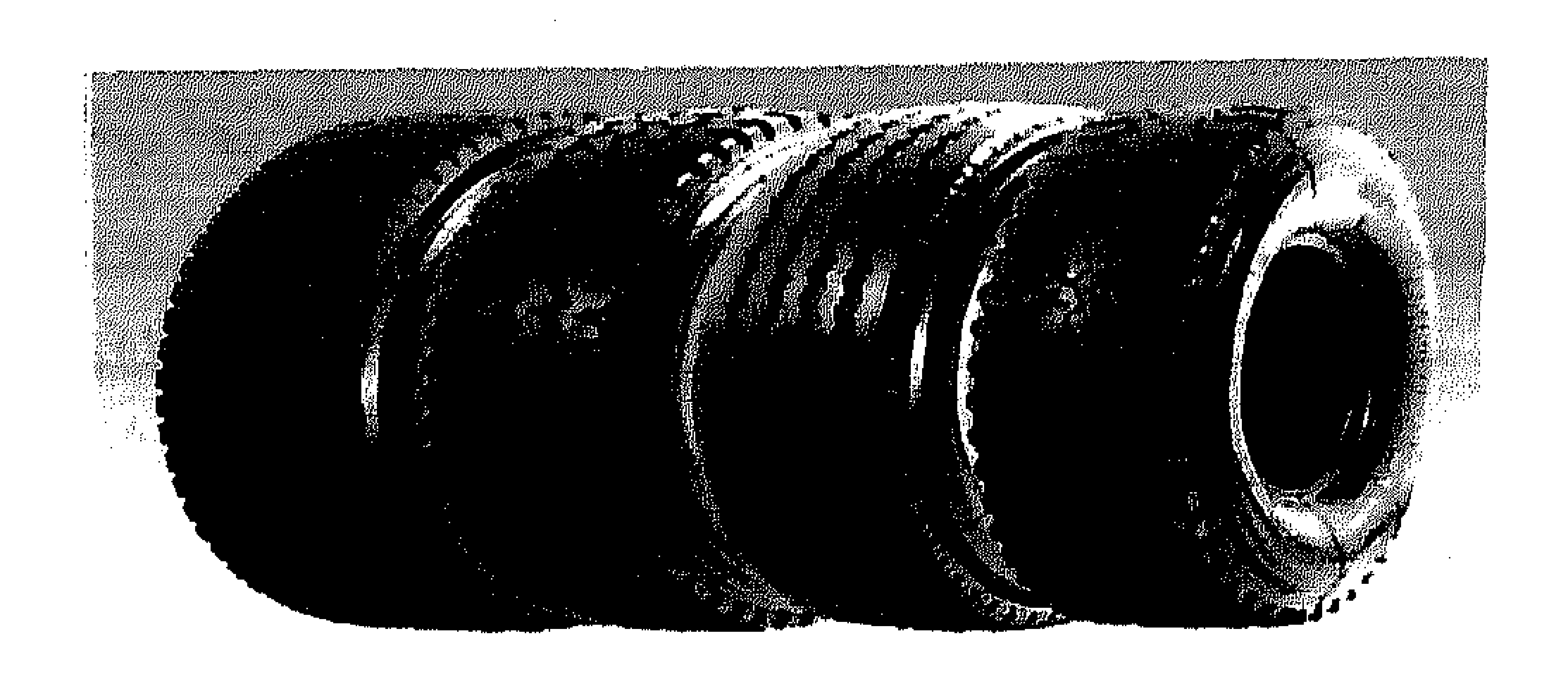
الطواقى فى إطارات النقل:

إذا إستعملت إحدى الطواقى فلا يجوز إستعمالها بعد ذلك إلا فى نفس مقاس الإطار ونفس مقاس الجنط السابق إستعمالها عليه،وإلا تعرضت الأنبوبة والإطار للتلف.

عند نزع أى طاقية سليمة من أحد الإطارات أكتب عليها مقاس الإطار والجنط اللذين إستعملتهما معها لتفادى إعادة إستعمالها على مقاس مخالف.



إرشادات يجب إتباعها فى تخزين وحفظ الإطارات



منطقة تخزين الإطارات يجب أن تكون خالية من الأوزون، ولذلك يلزم التأكد من عدم وجود موتورات كهربائية فى منطقة التخزين.
يجب المحافظة على مكان التخزين من ضوء الشمس المباشر ،فتغطى النوافذ،أو تُدهن بلون قاتم (الأزرق).
تَجَنَّبْ تيارات الهواء بقدر الإمكان فى مكان التخزين.
ويُفضل أن تكون أرفف التخزين مصنوعة من الخشب أو من الحديد،وفى حالة إستعمال أرفف من الحديد يجب تغطية الأرفف بلقّها،أو الإطارات بلقّها.
يجب أن تكون منطقة التخزين جافة بقدر الإمكان،وتَجَنَّب الشحومات والبترول،أو أىّ مواد تؤثر فى الإطار.
يجب أن تكون منطقة التخزين باردة نوعًا مًّا ولا ترتفع فيها الحرارة.
عدم رص الإطارات بعضها فوق بعض لعدم تعرض الإطارات للإعوجاج،مِمَّا ينتج عنه صعوبة التركيب.
ويراعى فى رص الإطارات ما يلى
- ألاّ تطول مدة التخزين عن (ستة أشهر).
- خزين الإطارات رأسيًّا،وتجنب التخزين الأفقى.
- لا تزيد درجة الحرارة عن ٣٠ درجة مئوية.

- تخفيض ضغط الهواء بالإطارات إذا كانت مركبة على جنوط.
- تأكد من عدم وجود ماء أو رطوبة فى داخل الإطار.
- يجب تخزين الأنابيب الداخلية والطواقى على أرفف،وعدم تعليقها أثناء التخزين.

أهمية لغة التخاطب.

لغة التخاطب الجيدة هي التي تؤدي الى الفهم المقصود منها، ثم الى تنفيذ هذا المطلوب وهي التي عن طريقها ينتقل العلم والحضارات وهي التي يقاس بها المستوى العلمي والثقافي للبشر.

وضرب الله عز وجل مثلا في القرآن الكريم فقال

﴿ (ألم نجعل له عينين ولسانا وشفتين) ﴾ سورة البلد آية ٨و٩

فالعينين من أدوات الإستقبال للغة واللسان من أدوات التعبير عنها. ولقد إتفقنا فيما أسلفنا أن عملية القيادة هي استقبال للصوت بالأذن والضوء بالعين ثم أتحاذ القرار في العقل ثم السيطرة على السيارة بواسطة الذراعين والقدمين بأدوات التحكم فيها. وكلا من هذه العمليات له وقت وزمان محدد أذا تجاوزة فشلت عملية القيادة. ولتوضيح ذلك نبين أن إستقبال المعلومة بالعين أو بالأذن لايصح أن يستغرق وقتا أكثر من سرعة الضوء أو الصوت وإن إتخاذ القرار في الرأس أو العقل لايصح أن يزيد عن زمن أتخاذ القرار السوي للأنسان وهو رغم أختلاف بعض المدارس فية إلاإننا نميل إلى عدم التعقيد في هذا الشأن ونقبل بالرأى القائل بأنة ٢/٣ ثانية وأذا زاد عن ذلك فشلت ايضا عملية القيادة كما اسلفنا من قبل، ثم بعد أتخاذ القرار لابد أن ينفذ بعملية السيطرة على السيارة وأذا فشلت عملية السيطرة لعيب في السائق أو عيب في المركبة أوعيب الطريق وتصميمه أوعيب فى رجل المرور فشلت عملية القيادة.

ومن هنا يمكن تلخيص عملية القيادة بالأتي

أستقبال بالعين والاذن للغة التخاطب المروري وله وقت محدد كما اسلفنا ثم اتخاذ القرار البشري وله ايضا وقت محدد ثم السيطرة

ولابد ان يكون لها وقت محدد لذا فأن صلاح لغة التخاطب المروربة من اهم العمليات التي يبنى عليها نجاح عملية القيادة .

وكانت اول لغة للتخاطب المروري ظهرت في العالم عند اختراع السيارة البخارية البدائية في انجلترا كان علما احمر اللون يحملة احد الاشخاص ويسير أمام المركبة البخارية البدائية بمسافة كافية ليحذر الناس من ان المركبة آتية خلفة وانها محدودة المناورة والتحكم ليفسح لها الناس الطريق ويحذرهم منها عند رؤية العلم الاحمر وكان هذا هو أول قانون في العالم للمرور وكان يسمى قانون العلم الاحمر، ثم تطورت القوانين المحلية والمعاهدات الدولية مع تطور السيارة فأصبح لكل دولة قانون محلي للمرور يحكم هذه العلاقة يتناسب مع تطور السيارة والطريق والبشر، ثم وجدت الحاجة لقانون دولي للمرور يحكم علاقة السيارة والطريق والبشر عند مرور السيارة في اكثر من بلد لها قانون محلي. وأول الإتفاقيات الدولية في هذا الشأن هي إتفاقية طوكيو ١٩٠٥ انتهاءا بإتفاقية جنيف وفيينا الثانية وتعديلاتها وملحقاتها سنة ١٩٦٨ والتي قسمت لغة التخاطب المرورية الى ثلاثة أقسام والتي سنتولى شرحها فيما يلى .

أقسام لغة التخاطب المرورية

قسمت الإتفاقيات الدولية التي اشرنا اليها سالفا لغة التخاطب المرورية إلى ثلاثة أقسام سوف نفصلها وألزمت بها جميع الدول الموقعة على هذه المعاهدات والإتفاقيات ومنها جمهورية مصر العربية وهذه الأقسام هي :-

القسم الأول :- لغة التخاطب المروري مابين رجل المرور ومستخدم الطريق. وكلما كانت المسافة كبيرة بين رجل المرور ومستخدم الطريق تكون الوسيلة الأنوار المرورية، ثم اذا إقتربت المسافة بينها تكون العلامات الدولية والخطوط الأرضية، ثم أذا أقتربت المسافة أكثر تكون إشارات رجل المرور اليدوية، ثم يليها الصوت ثم يليها الكلام وسوف نفصل ذلك فيما بعد.

القسم الثاني :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدم الطريق وبعضه، وهي بين السيارات. وأذا كانت المسافة كبيرة تكون الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة، واذا اقتربت المسافة تكون الإشارات اليدوية لقائد السيارة، ثم اذا إقتربت المسافة يكون التنبية بألية التنبيبة أى الصوت ثم الكلام، ونرجوا الايتحول هذا الكلام للسائق إلى إنشغال عن القيادة أو يؤدي الى غضب الطريق. وقد تكونت فرق في البلاد الاجنبية لمقاومة غضب الطريق وسوف نفصل ذلك فيما بعد.

القسم الثالث :- لغة التخاطب بين مستخدم الطريق عودة الى رجل المرور مرة أخرى .

وهذه العلامات اشارية تكون بين مستخدم الطريق ورجل المرور إذا بعدت المسافة بينهما كما في حالة وجود رجل المرور بالطائرة العمودية أوأذا بعدت المسافة بينهما على الارض .

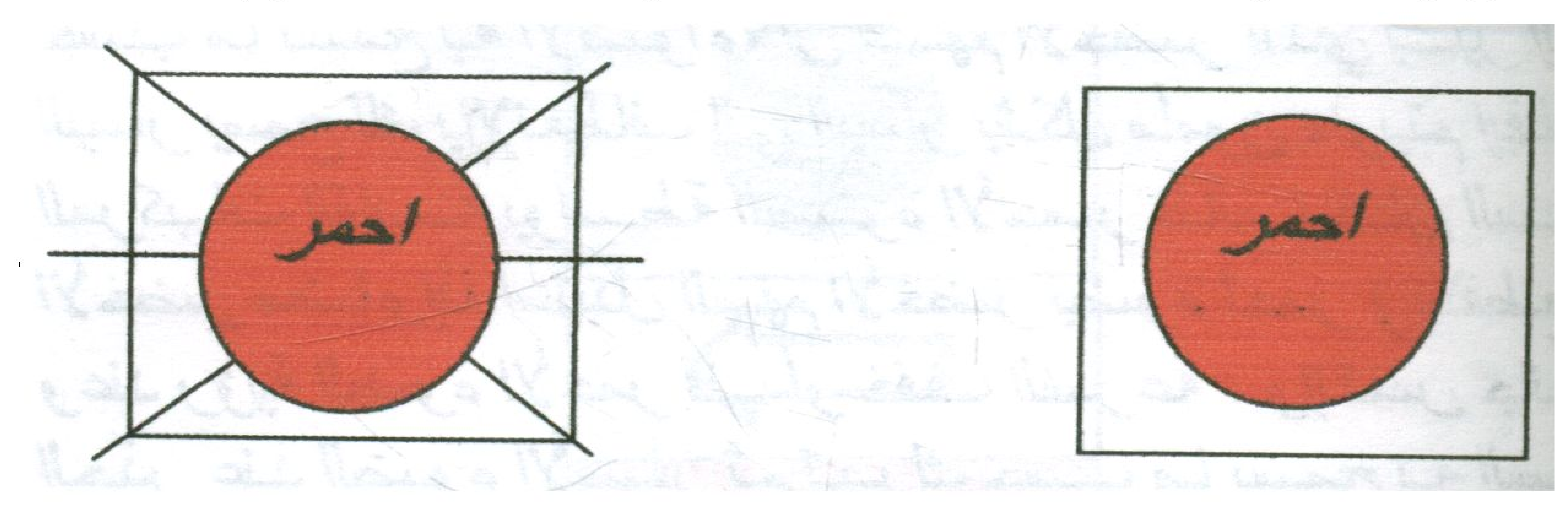
لغة التخاطب المروري بين رجل المرور ومستخدم الطريق
القسم الأول

يبدأ هذا القسم عندما يكون المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور كبيرة

أضواء إشارات المرور

تعنى أضواء إشارات المرور ما يلي:-

الضوء الأحمر يعنى (قف) حتى يظهر اللون الأخضر. يعنى الضوء الأحمر المتقطع نفس معنى إشارة (قف)، لكن بعد الوقوف تحرك بشكل مأمون مراعيا قواعد أفضلية المرور .

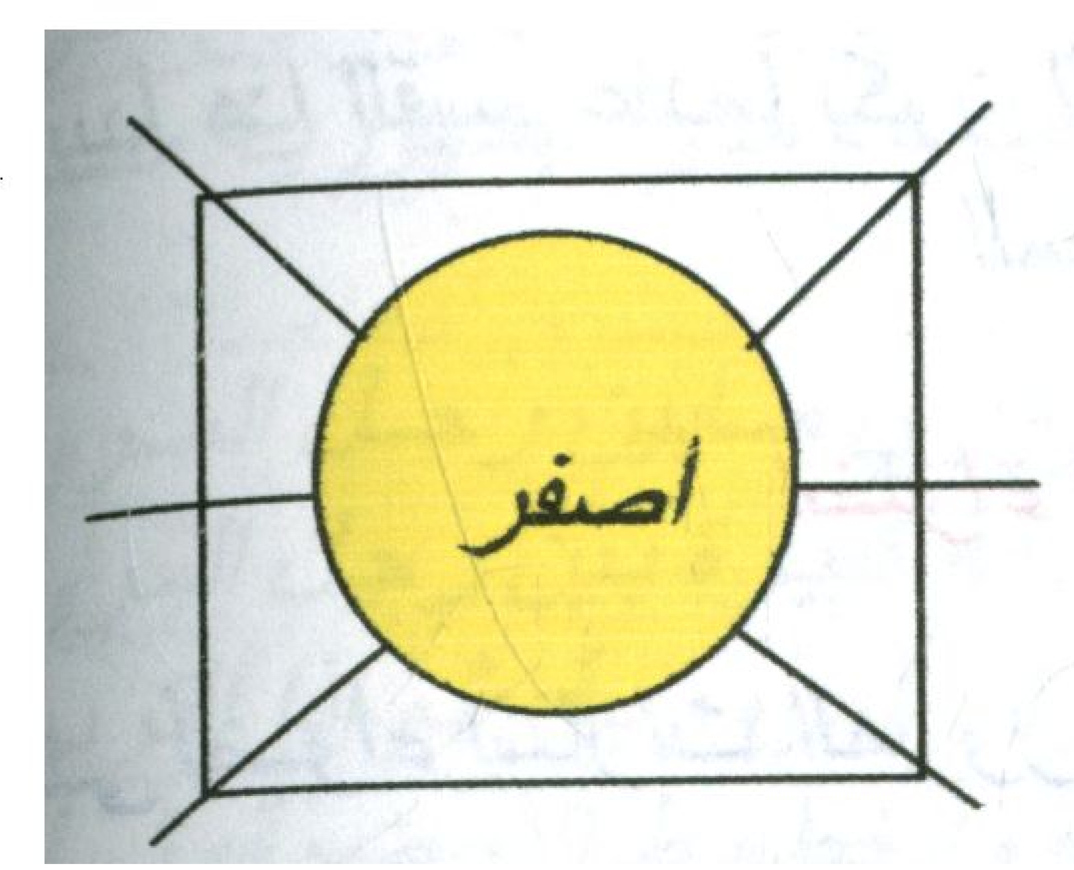


يعنى الضوء الأخضر (تحرك) لكنه يجب عليك الإنتباه لجميع المركبات المشاة الباقين في نقطة التقاطع وقبل أن تتحرك تأكد من وقوف جميع المركبات في الإتجاه المضاد قبل دخولك التقاطع .



ينبهك الضوء الأصفر إلى أن الضوء الأحمر على وشك الظهور، وعند رؤية الضوء الأصفر يتوجب عليك التهيؤ للوقوف.

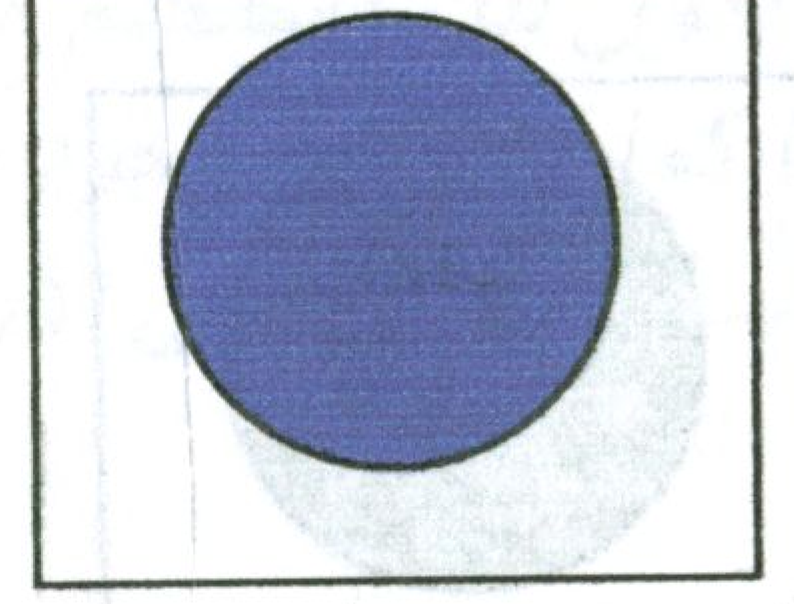
يعتبر اللون الأصفر (المتقطع) تحذيرا من خطر . و من ثم خفف السرعة وكن متيقظاً.



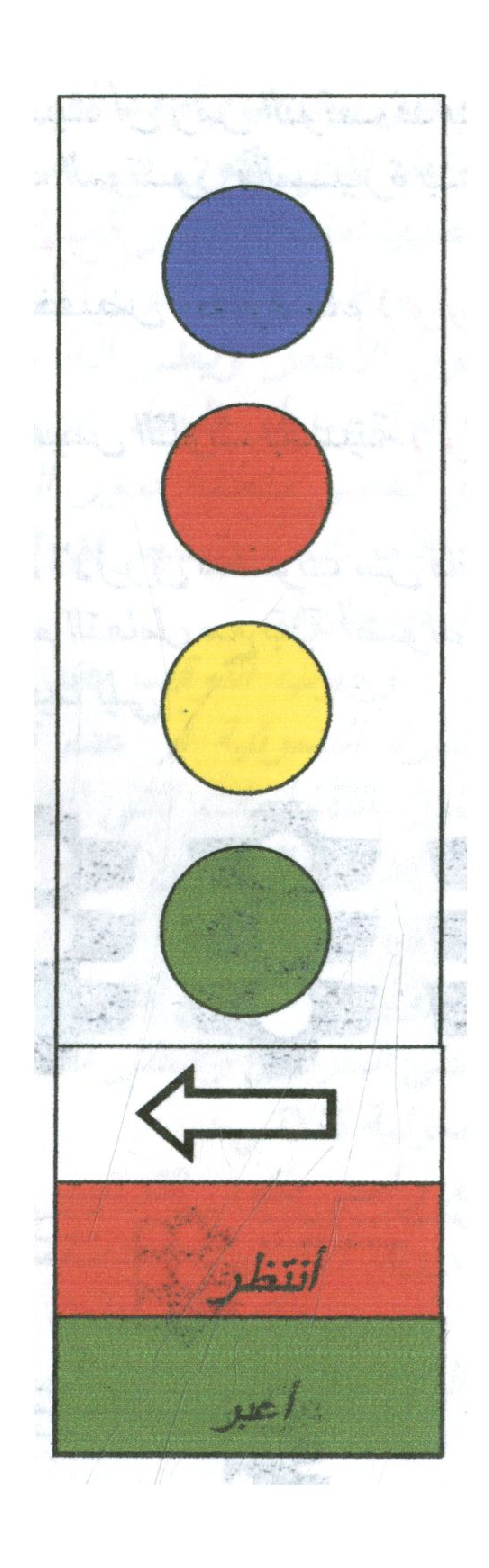


هذا ويعني السهم الأخضر المضاء منفرداً أو مع ضوء احمر أو اصفر بأنه يجوز لك الإنعطاف حسب ما يشير إليه السهم الأخضر ، غير انه يجب عليك إعطاء أولوية المرور للمشاة والمركبات حسب ما تسمح به الأضواء، أن السهم الأخضر الذي يشير إلى اليسار يسمح لك بالإنعطاف إلي اليسار بشكل مأمون ، ويتم إيقاف المركبات القادمة بواسطة الضوء الأحمر طالما كان السهم الأخضر مضاء.إذا استبدل السهم الأخضر بضوء احمر (متقطع) وعند رؤية الضوء الأحمر قف أو خفف السرعة ، وإلتمس جانب الحذر عند الضوء الأصفر ثم تحرك حسب ما يسمح به السهم الأخضر إذا كان ذلك مأمونا لك ولغيرك.

توجد أضواء (أعبر) وأضواء (أنتظر) للمشاة عند بعض المعابر، ويجب على السائقين إعطاء أفضلية المرور للمشاة عندما يظهر ضوء (أعبر)



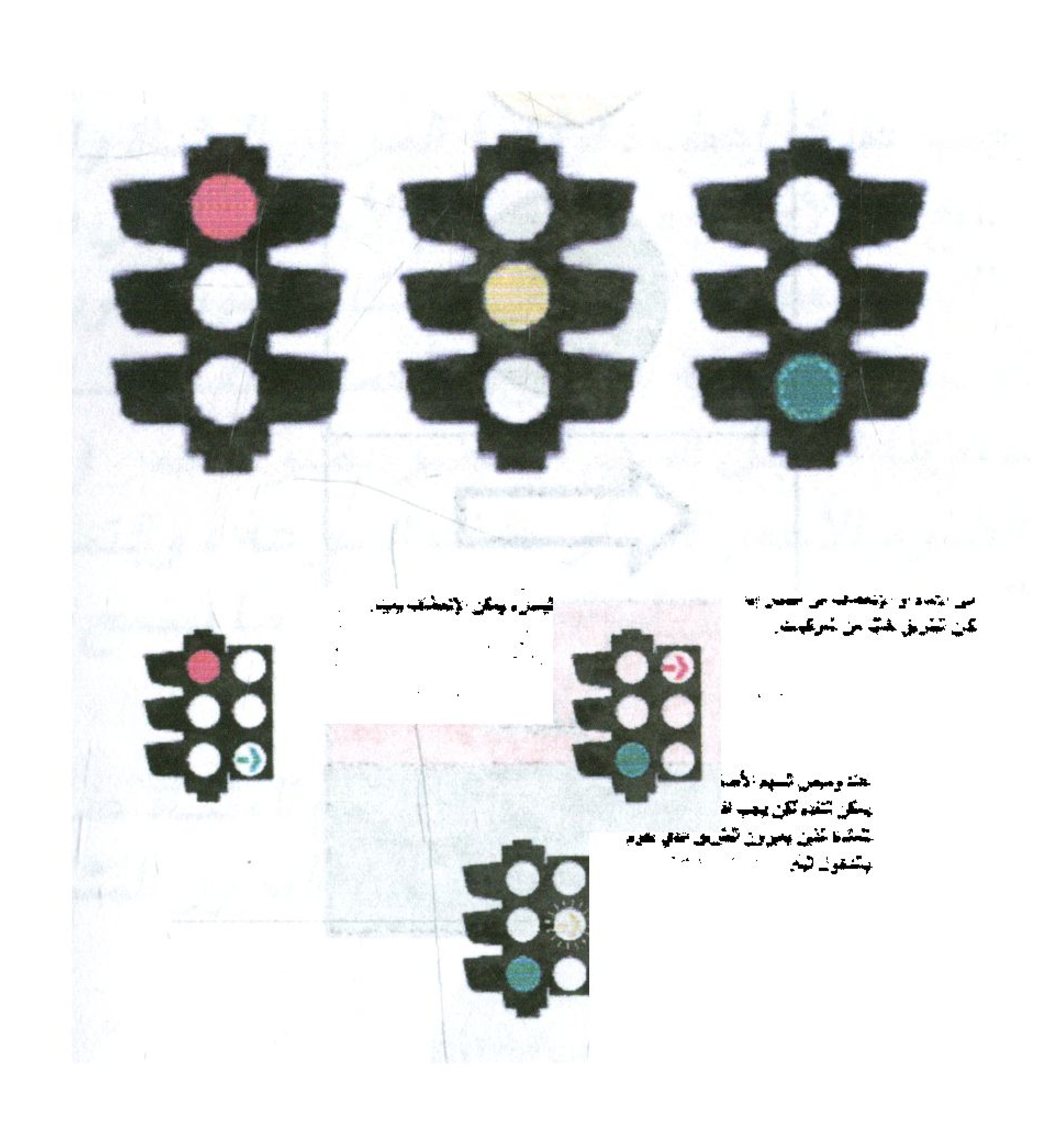
ازرق



وهناك ضوءاً آخر أضيف عالمياً في بعض البلدان للإشارة الضوئية ألا وهو الضوء الأزرق. ومطلوب من قائدي السيارات عند رؤية الضوء الأزرق إيقاف موتور السيارة للأسباب الآتية:

١ ـ وفر في الوقود حيث أن زمن التوقف قد بدء.
٢ ـ عدم استهلاك الموتور بالسيارة بدون معنى (العمر الافتراضى للموتور).
٣ ـ المساهمة في تخفيض الضوضاء (وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه).
٤ ـ المساهمة في تخفيض التلوث بالمدينة (وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه).

وعند اختفاء الضوء الأزرق مطلوب من قائدي السيارات إدارة المحرك مرة أخرى ثم التعامل مع بقية أضواء إشارات المرور.
ويمكن تلخيص ذلك فيما يلي :



(أ) الإضاءة غير المتقطعة (المستمرة) :
١ ـ النور الأخضر : يعنى إستمرار أو سير المركبات

٢ ـ النور الأحمر : يعنى وجوب وقوف المركبات وعدم تجاوزها لحد الوقوف أو الخط الذي يكون فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطيها لمنطقة عبور المشاة .

٣ـ النور البرتقالى : ويظهر بعد النور الأخضر مباشرة أو فى نفس الوقت مع النور الأحمر ويعنى أنه على المركبة التوقف وعدم تجاوز خط الوقوف أو الخط الذي فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو تخطى منطقة عبور المشاة وفى حالة عدم إمكان التوقف بأمان فللمركبة أن تستمر فى السير .

(ب) الإضاءة المتقطعة :

١ ـ النور الأحمر : وجوب التوقف عند خط الوقوف أو فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطى منطقة عبور المشاة أو عدم تجاوز التقاطعات التى على مستوى واحد مع الخطوط الحديدية أو مداخل الكبارى المتحركة أو لإيقاف حركة المرور لإفساح الطريق أمام سيارات الطوارئ.

٢ ـ النور البرتقالى :ويعنى السماح لقائدى المركبات بالاستمرار فى حركتهم مع توخى الحرص والحذر الشديدين. ويكون ترتيب أنوار الإشارات الضوئية كالآتـي :ـ

إذا كانت فى وضع رأسى يكون الترتيب (أحمر ـ برتقالى ـ أخضر) ويجوز تزويد الإشارات بعدسات ذات أسهم خضراء تشير إلى اتجاهات المرور التى تدل عليها الإشارة إذا كانت فى وضع أفقي يكون النور الأخضر على اليمين بالنسبة إلى اتجاه حركة المرور .

ـالإشارات الضوئية المخصصة لتنظيم عبور المشاة:

(أ) الإضاءة غير المتقطعة (المستمرة) :

١ ـالنور الأخضر:يعنى السماح للمشاة بعبور الطريق

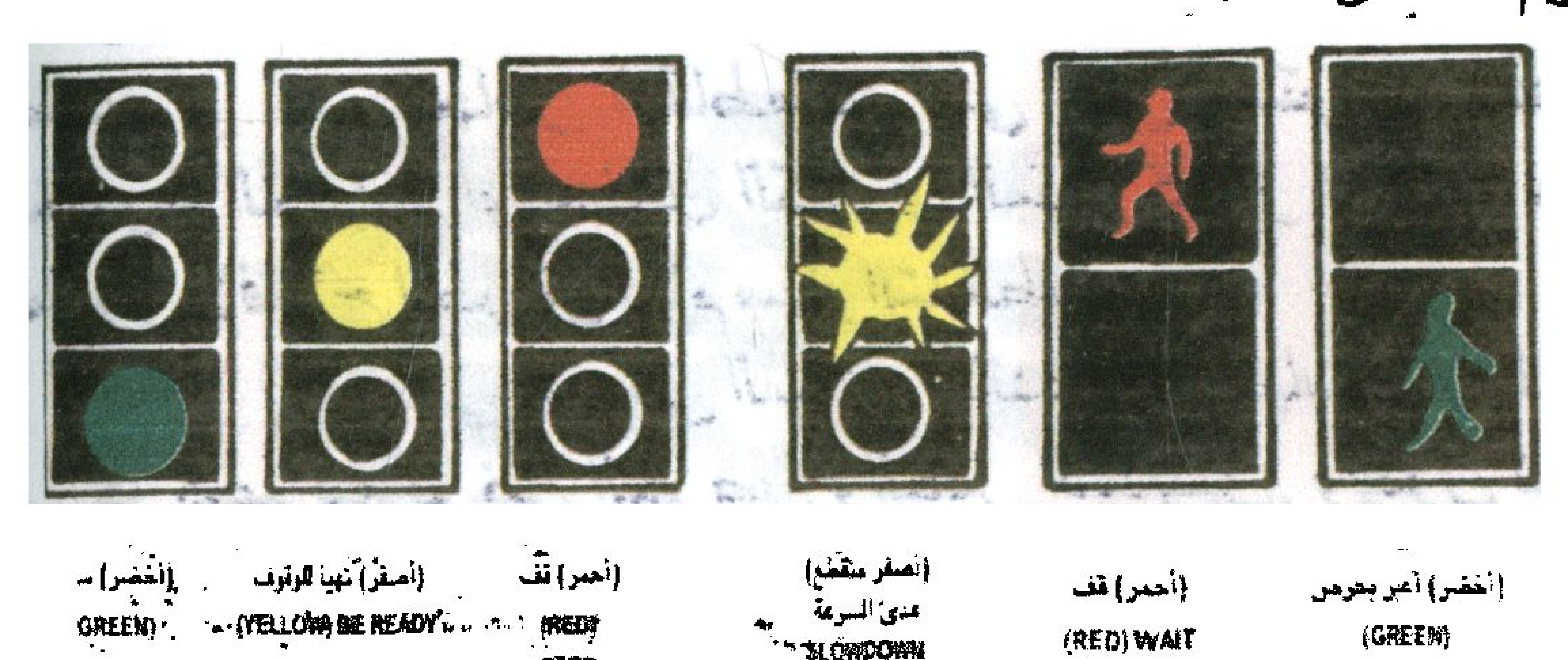
٢ ـالنور الأحمر : يعنى خط عبور الطريق على المشاة ويمكن. استخدام النور البرتقالى للدلالة على نفس هذا المعنى

(ب) الإضاءة المتقطعة :

١- النور الأخضر يظهر عند قرب انتهاء النور الأخضر المشار إليه تحت (١) من (أ) فى الفقرة السابقة المحددة لعبور المشاة لحث العابرين على سرعة العبور.

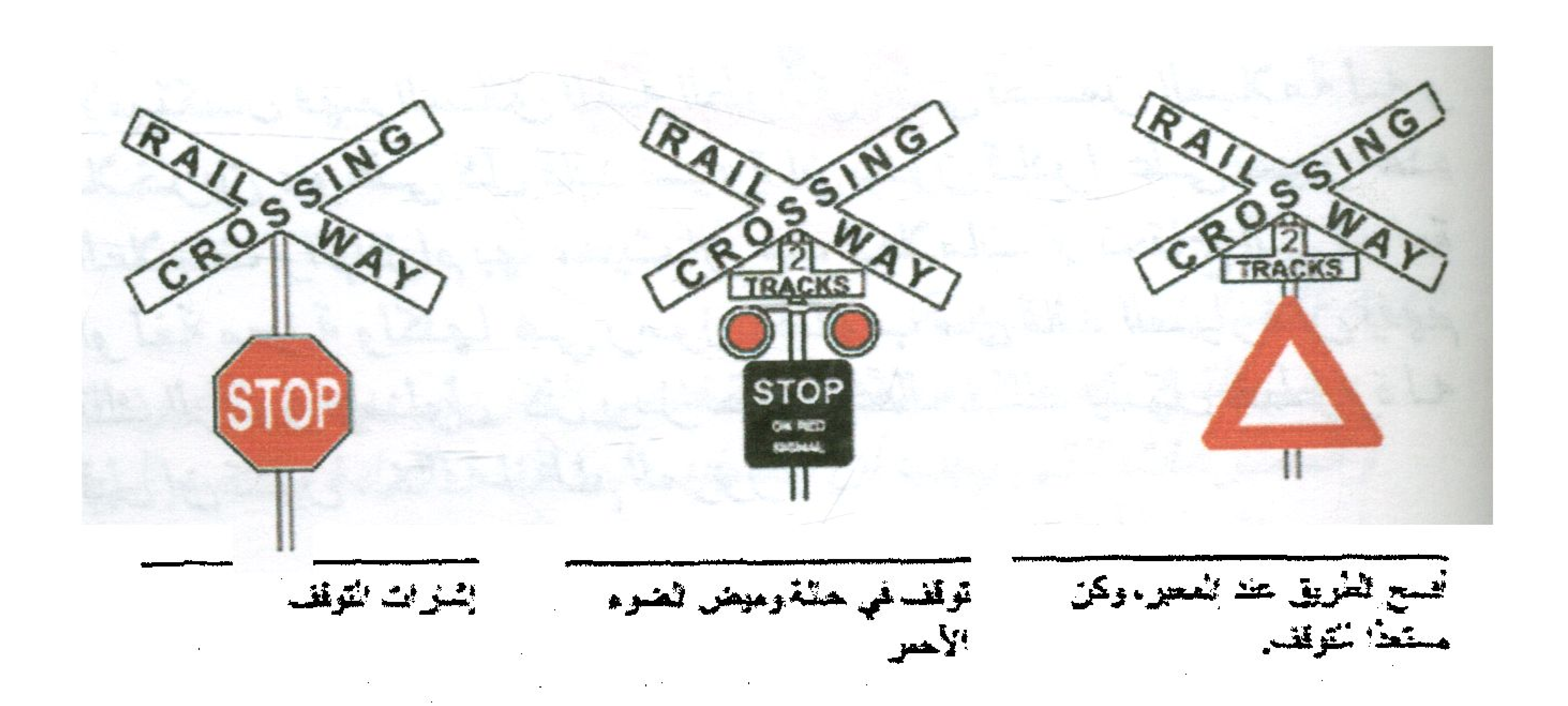
٢- النور البرتقالى : وتزود به أماكن عبور المشاة فى غير التقاطعات وتكون أولوية المرور فى هذه المناطق للمشاة .

الإشارات الضوئية المخصصة لمزلقانات السكك الحديدية تستخدم النور الأحمر المتقطع للدلالة على قرب وصول المركبة الحديدية وأمر قائدى المركبات الأخرى بعدم المرور على مزلقانات السكك الحديدية المفتوحة وقد تزود هذه الإشارات بأجراس للتنبيه عند قدوم القطارات .





الاشارات الخاصة بمزلقانات السكة الحديد:



أفسح الطريق عند المعبر، وكن مستعداً للتوقف.

توقف في حالة وميض الضوء الأحمر

إشارات التوقف



إشارات التوقف

أمامك معبر سكة حديد به إشارة

أمامك معبر سكة حديد.

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب المرورية بواسطة العلامات الدولية والخطوط الارضية.

علامات المرور الدولية

تكون علامات المرور الدولية وفقا لما هو أتي :

الإلمام الكامل بعلامات المرور وما ترمي إليه هو ضرورة لإستكمال فهم السائق للغة الطريق التي تضمن السلامة له و للاخرين ، وعلى كل قائد سيارة ان يكون قادرا على تمييز هذه العلامات والإلتزام بها ،حيث ان هذه العلامات لا تحتاج الي قراءة او لغة معينة ولكنها هي رموز مطلوب من قائد السيارة ان يفهم تلك الرموز ومدلول كل رمز حيث اغفاله لذلك يشكل خطورة له قبل ان تكون مخالفة لنظام المرور.

- أقسام علامات المرور تبعاً لوظيفتها ومدلولها وسوف نبين أمثلة منها فقط فيما يلى وذلك لانها كثيرة جدا وإذا أردت المزيد فعليك بالرجوع الى مؤلفنا فى الجزء الاول من سلسلة إقرأ المرورية(تعلم القيادة).

أولا:العلامات التحذيرية:

وتكون على شكل مثلث متساوي الأضلاع، إطاره احمر اللون والأرضية بيضاء والرمز باللون الأسود. ولابد أن توضع هذه العلامة قبل المكان المراد التحذير عنه بمسافة تسمح بإستقبال المعلومة التحذيرية واتخاذ القرار ثم السيطرة على السيارة، وهي غير محاسب عليها من قبل رجال المرور. وقد جاءت شكل هذه العلامة من الحرف الأول من الكلمة الانجليزية لكلمة تحذير وهي (warning) حيث أن باطن حرف (w) هو مثلث هذه العلامة وإليك بعض العلامات التحذيرية الهامة حسب ما نصت عليه الاتفاقات الدولية المنظمة لذلك مرقمة حسبما هو مبين أسفل كل شكل:



ثانيا: الإشارات التنظيمية:

وهي التي يقصد بها إبلاغ مستخدمي الطريق ببعض القيود او والممنوعات التي يجب أن يستجيب لها اثناء القيادة وتنقسم إلي

ا - علامة الأولوية :

ويقصد بها بعض الاولويات عن بعض الاجواء على الطريق وتبين القواعد الخاصة ببعض الأولويات في التقاطعات والأجزاء الضيقة من الطريق او تفيد أمر قائد المركبة بضرورة التوقف عند العلامة وعدم التحرك مرة ثانية إلا بعد التأكد من استطاعتة ذلك بدون أي خطر وهي:



٢ـ علامة المنع:

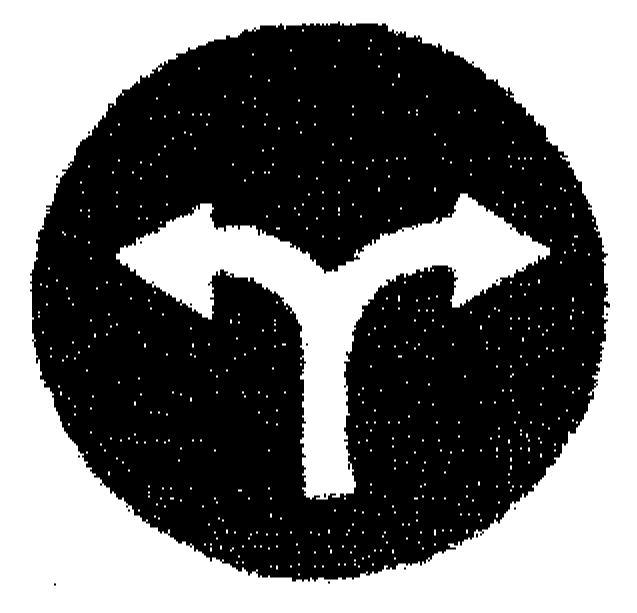
وهي علامة دائرية الشكل حمراء الإطار بيضاء الأرضية والرمز أو الكتابة بالاسود وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بالقيام بأعمال أخري يقتضيها نظام المرور وهي .



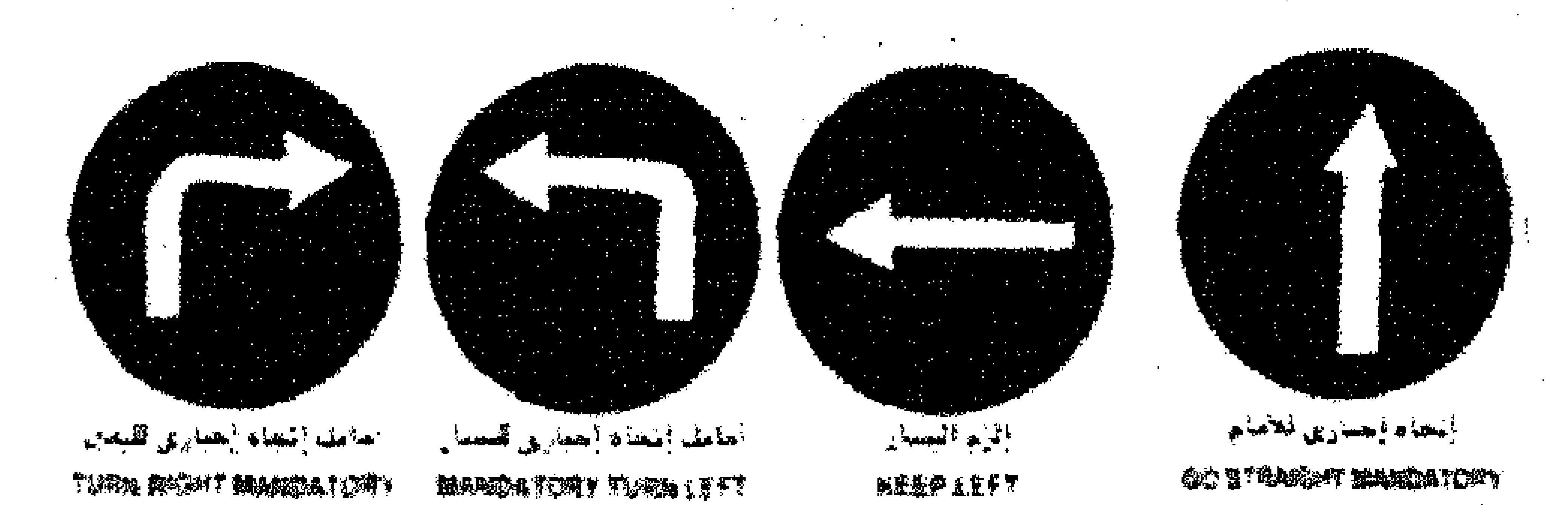
٣ـ علامة الإجبار او الإلزام:

وتكون على شكل دائرة أرضيتها زرقاء اللون والكتابة أو الرمز باللون الابيض .

وهذه العلامات جاء شكلها من بداية الكلمة الإنجليزية وهي organizing وهي بمعني تنظيم، لذا جاءت هذه العلامات على شكل دائرة. وهذه العلامات توضع في نفس المكان المراد إتيان المعلومة التنظيمية مباشرة. وهي محاسب عليها من قبل رجال المرور وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بأعمال اخري يقتضيها نظام المرور .



أمامك دوران إجباري لليمين أو اليسار
TURN RIGHT OR LEFT MANDATORY

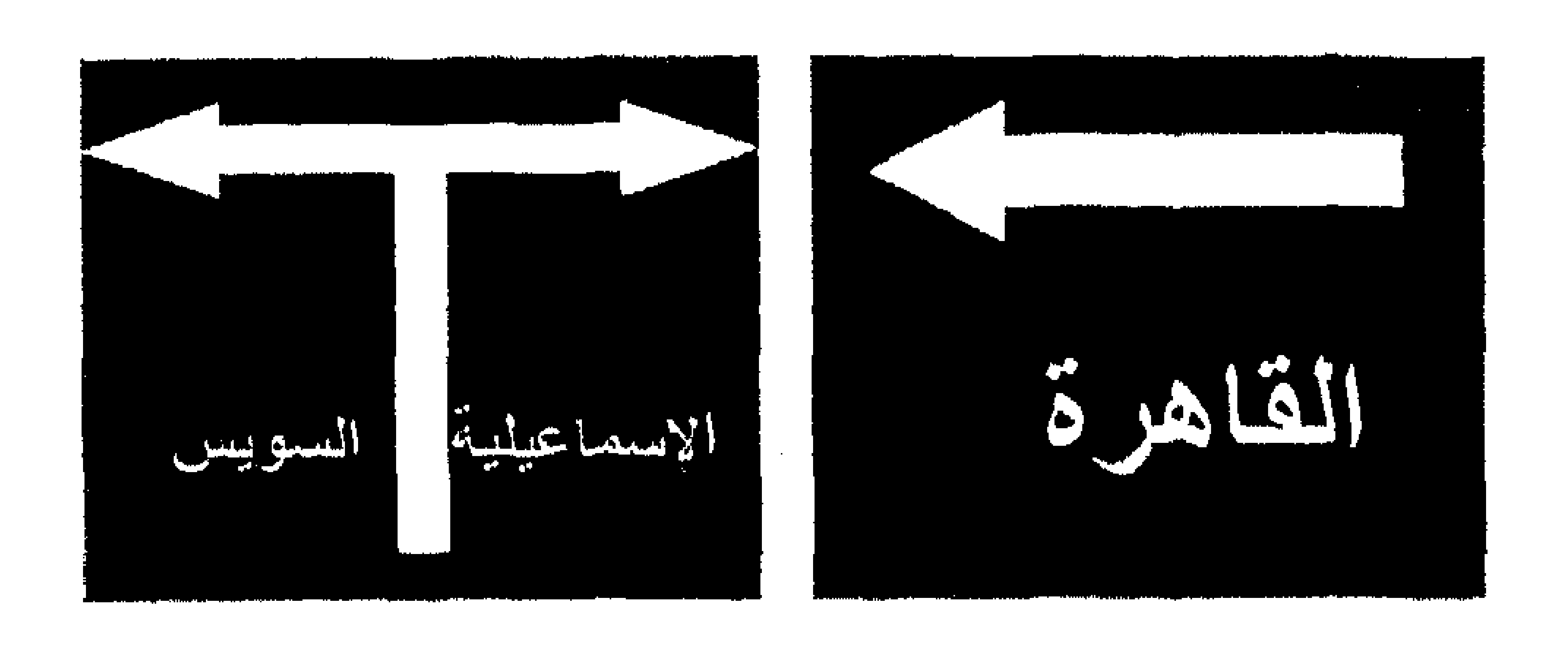


أمامك إتجاه إجباري لليمين — TURN RIGHT MANDATORY | أمامك إتجاه إجباري لليسار — MANDATORY TURN LEFT | إلزم اليسار — KEEP LEFT | إتجاه إجباري للأمام — GO STRAIGHT MANDATORY

ثالثا:العلامات الإرشادية(الإعلامية):
وهي التي تزود مستخدمي الطريق بما يفيدهم من معلومات ونصائح يحسن الإستفادة بها. وتكون على شكل مربع أو مستطيل أزرق اللون ذو كتابة أو رموز بيضاء أو سوداء أو حمراء. ولابد أن توضع قبل المكان المراد الإرشاد عنه بمسافة تسمح بإستقبال المعلومة الإرشادية وإتخاذ القرار والسيطرة على السيارة للإستفادة من المعلومة. وهذه العلامة غير محاسب عليها من قبل رجال المرور .
هذا النوع من العلامات (اللافتات) يستخدم لإرشاد مستعملي الطريق ومدهم بالمعلومات التي هم في حاجة إليها على الطريق وأهمها:
أ- علامات الإتجاه :
هذه العلامة توضع عند ملتقى الطريق لتبين لنا ما ينتهي ويوصل إليه كل طريق.



ب- علامات تعريف الأماكن :
وهذه العلامات توضع عند مدخل كل بلدة لتوضح لمستعملي الطريق المكان (المدينة أو البلدة) باللون الأبيض ، وهذه العلامات لاتعني مجرد الإشارة إلي إسم البلدة ، بل تعني أمورا أخرى يجب على السائق مراعاتها ووضعها موضع الإهتمام.

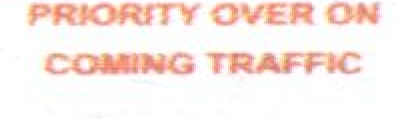


ج - علامات تقدم معلومات مفيدة لقائدي السيارات :

علامات توضح طريق ذو إتجاه واحد ، طريق مسدود، مستشفى ،هاتف ، محطة بنزين ، موقف أتوبيس ، مركز إسعاف ، مطعم ، مركز إصلاح .

وقد جاء شكل العلامات الإرشادية من الأحرف الأولى للكلمة الإنجليزية إرشادية وهي:





مركز اسعاف	مركز للتصليح	محطة وقود	مطعم
FIRST AID STATION	MECHANICAL AND SERVICE STATION	GASOLINE STATION	RESTAURANT
تليفون	موقف (أوتوبيس)	مخيم	معسكر للشباب
TELEPHONE STATION	AUTOBUS STOP	CAMPING SITE	YOUTH HOSTELS
موقف سيارات	مستشفى	طريق مغلق	تحويله
PARKING	HOSPITAL	NO THROUGH ROAD	DETOUR



والأرقام الدولية للحمولات المشتعلة والخطرة هي



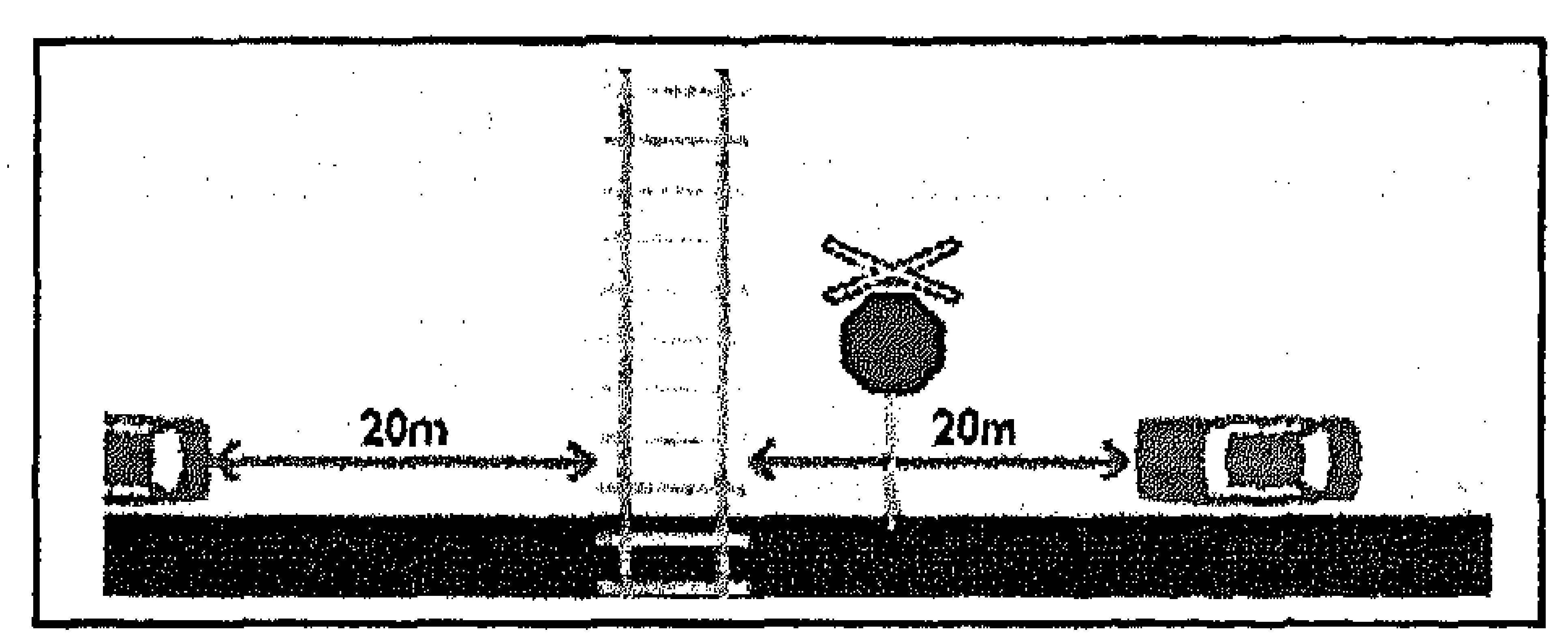
رابعا: علامات الوقوف والإنتظار :

وهي العلامات التي تحدد أماكن الوقوف أو الإنتظار أو الإثنين معا أو في أيام معينة دون غيرها أو لفترة محددة أو غير محددة او بأجر أو بدون أجر، وغالبا ما تكون بالكتابة أو برسم مستطيل على

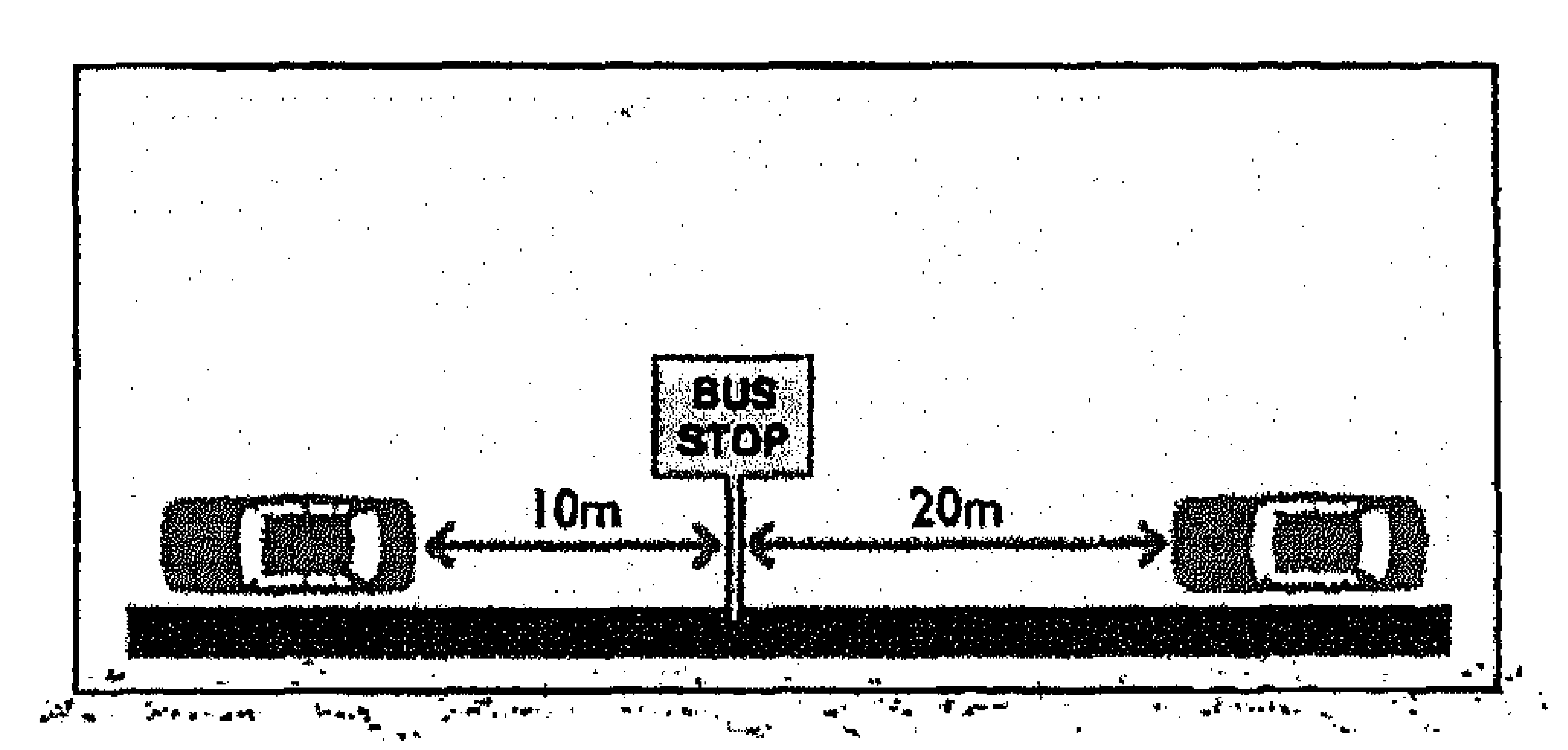
الأرض يبين وضع السيارة عند الإنتظار هل هي موازية أو متعامدة أو مائلة على الرصيف. ولابد أن تكون السيارة داخل مستطيل واحد ولأ تاخذ اكثر من مستطيل والإ أعتبرت مخالفة للقانون . وهذه العلامات محاسب عليها من قبل رجال المرور .

وتكون جميع هذه العلامات طبقاً للأشكال المرفقة والمواصفات الواردة في الإتفاقية المشار إليها ولا يجوز تركيب أية لوحات أو إعلانات أو أجهزة من شأنها أن تؤدي إلي حدوث إرتباك مع مدلول علامات المرور أو أجهزة توجيه المرور الأخري أو يكون من شأنها أن تجعل هذه العلامات أو الأجهزة أقل وضوحاً أو فاعلية.

ويحذر إلحاق أي ضرر بعلامات وأشارات وأجهزة توجيه المرور الأخري أو تغيير معالمها أو مراكزها أو إتجاهها.



أماكن ومسافات الوقوف الامنة عند مزلقانات السكة الحديد

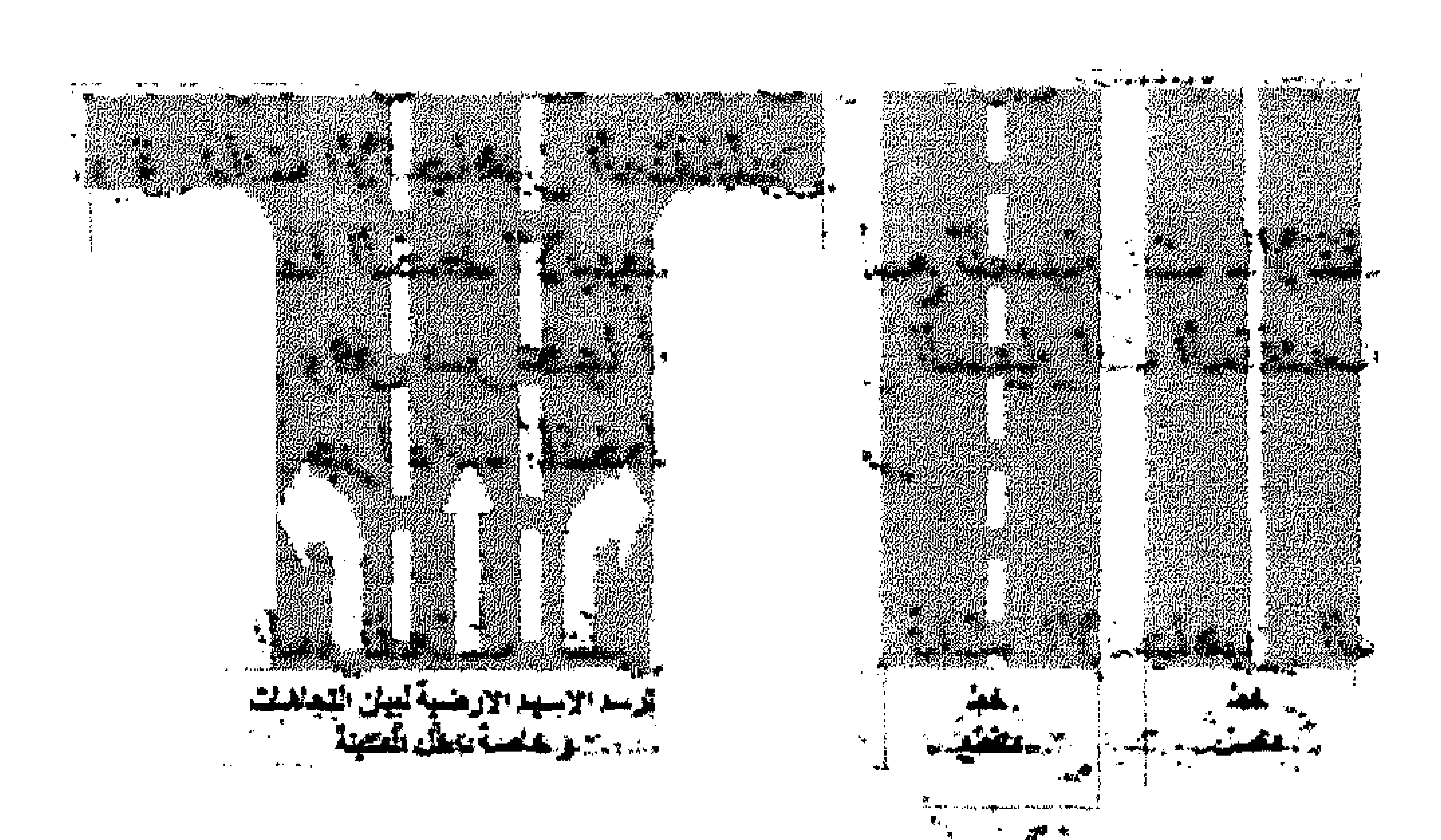


أماكن ومسافات الوقوف والانتظار القانونية والامنة عند محطات الاتوبيس.

العلامات الأرضية

تعريف العلامات الأرضية:-

الخطوط الأرضية البيضاء هى أحد أنواع علامات المرور ، ولكل منها مدلول خاص ، ويفرض وجودها على سائقي السيارات إلتزامات معينة وترسم هذه الخطوط لتنظيم المرور علي سطح الطريق .

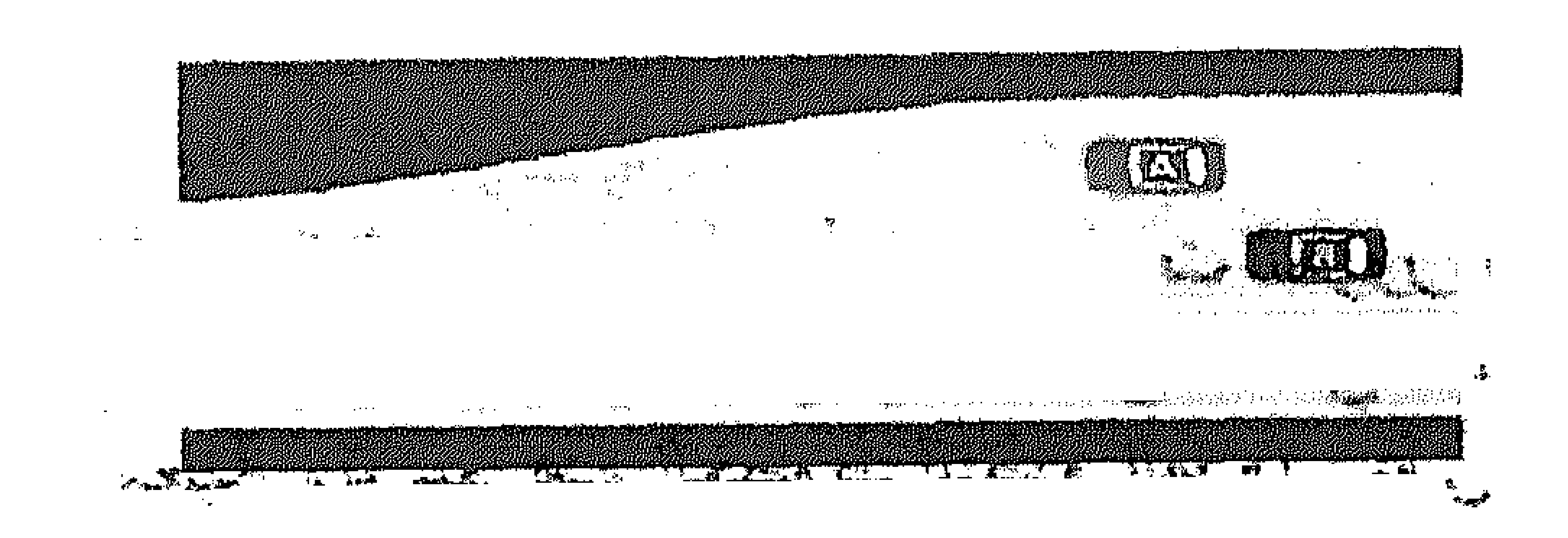


* الخط الأبيض المتصل :

يوجد وسط الطريق ويقسمه الى حارتين واتصاله يعني عدم السماح للسيارات بتخطيه علي أى نحو للانتقال إلى الحارة الأخرى إي أن تجاوز السيارات المتقدمة في المنطقة التي يوجد بها يكون ممنوعا قطعيا. ويوضع هذا الخط الأبيض المتصل قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق وفي المنحنيات وفي الطرق غير المستوية وفوق الجسور وتحت الأنفاق أى المناطق التي يحظر الإنتقال والتجاوز فيها.

* الخط الأبيض المتقطع :

ويستعمل لتجزئة نهر الشارع إلي حارات تتوزع عليها السيارات في الطرق ذات الإتجاه الواحد حسب سرعتها أو حسب



أتجاهها بالقرب من أماكن الدوران والمفارق حسب أتجاه سيرها في الطرق ذات الإتجاهين المتقابلين.
ويعني وجود هذا الخط الأبيض المتقطع للسيارات بالإنتقال من حارة إلى أخرى وفق سرعتها أو لتجاوز السيارات المتقدمة عليها بعد إتخاذ بقية الإجراءات للتخطي السليم.

*الخطان المتجاوران :

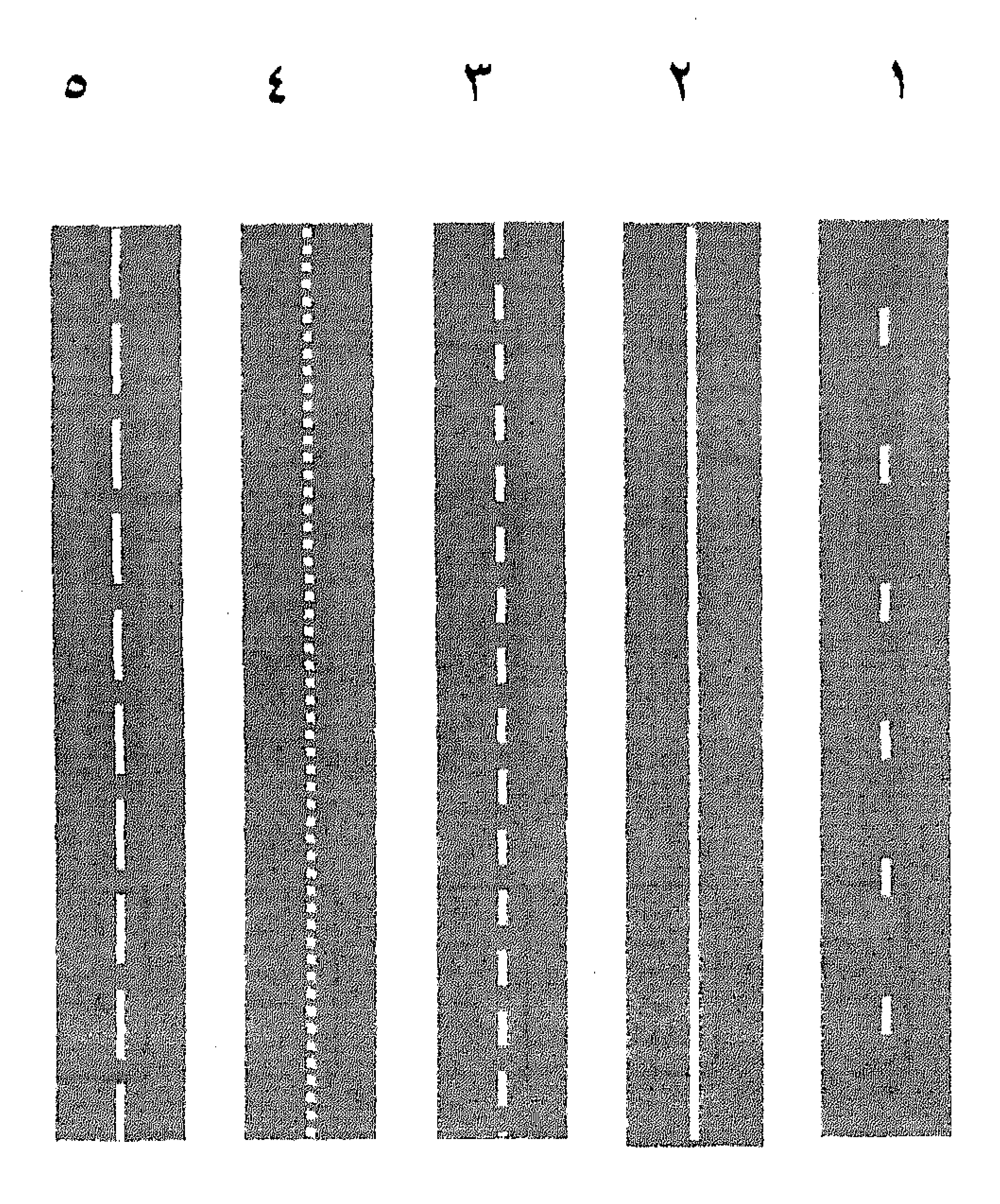
ويستخدم عند المرتفعات على الطريق ذات الإتجاهين المتقابلين خطان متجاوران أحدهما متصل والأخر متقطع بحيث يكون الخط المتصل مجاورا لسائق السيارة المتجهة نحو الأرتفاع والخط المتقطع مجاورا لسائق السيارة القادم منه. ذلك أن التخطي يكون ممنوعا مع الصعود إلي قمة المرتفع حيث أن باقي الطريق لا يدخل في مجال رؤية السائق ويكون التخطي في هذه الحالة غير جائز وفي حالة وجود الخطين المتجاورين يكون على سائق السيارة مراعاة مايلزمه به الخط القريب منه

الإجراءات السليمة لتخطي السيارة الأمامية :

١ - أن يكون هناك مجال كافي للرؤية.
٢ - أن تتأكد من خلو الطريق من السيارات القادمة والمغادرة.
٣ - أن يسمح من قبل السلطة المرورية في هذا المكان بالتجاوز، اي وجود خط أبيض متقطع وليس مستمر.
٤ - إعطاء الإشارة الضوئية واليدوية الدالة على التخطي.
٥ -زيادة السرعة والقيام بعملية التخطي.

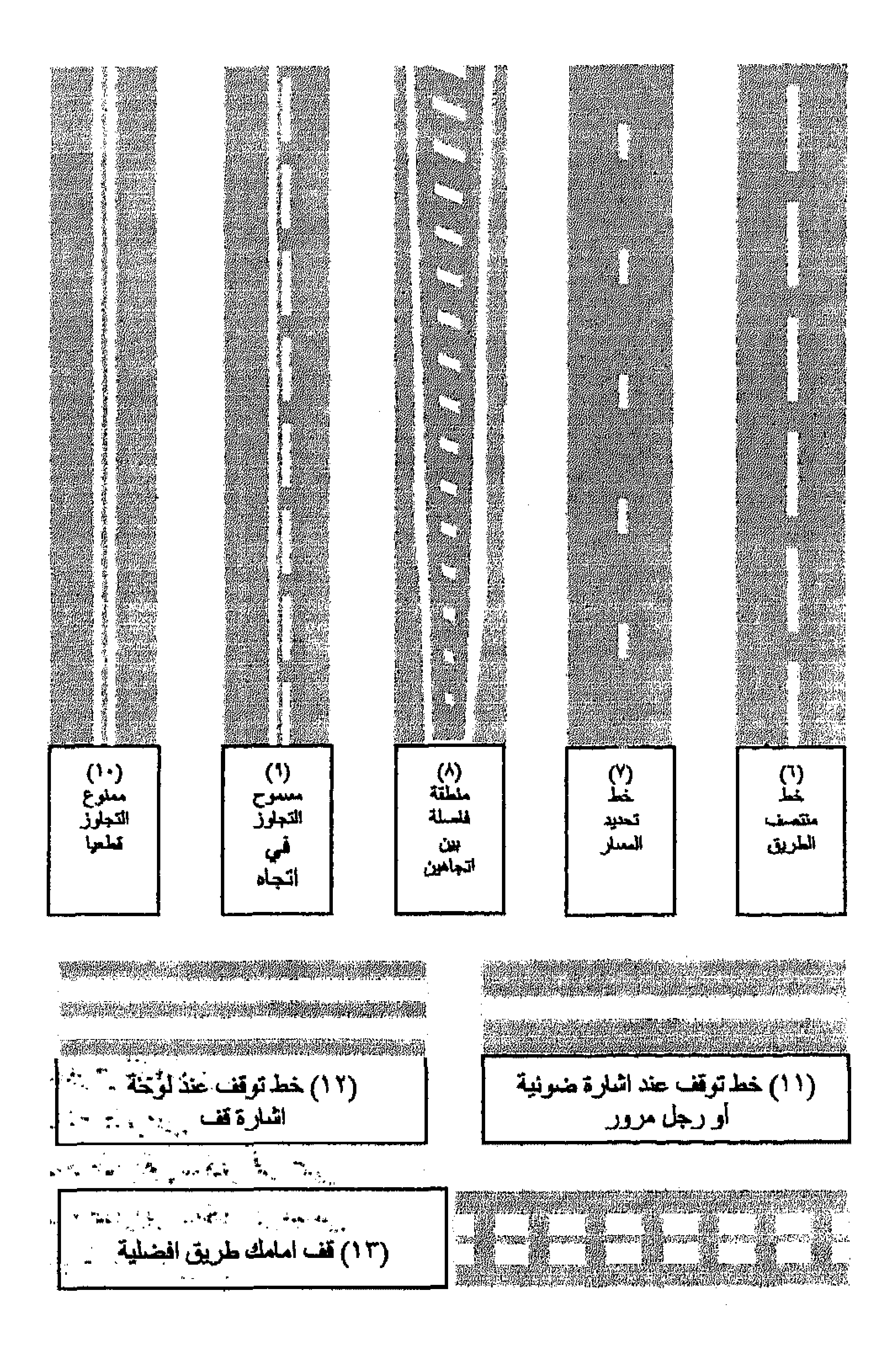
٦ -عند رؤية السيارة المتخطاه في المرآة العاكسة الداخلية لسيارة المتخطي يعطي الإشارة الضوئية الدالة على إتمام عملية التخطي، ثم تخفيض السرعة بحيث لاتقل عن سرعة السيارة المتخطاه

بعض أنواع الخطوط الأرضية الطولية :



١- مسموح التجاوز.
٢ - إنحناء طريق.
٣- إلتقاء طريق بآخر فرعي.
٤ - إلتقاء طريق بآخر رئيسي.
٥- خطوط تحذيرية.

انواع من الخطوط الارضية الطولية يليها العرضية



كيفية الألتزام بالسير عند وجود مثل هذه الخطوط الطولية والاسهم والكتابة على الارض

التزم بالسير على يمين الخط الاوسط و يمكنك التجاوز اذا كان الطريق خاليا

Keep to the right of the centerline

-You may take over if the road is clear

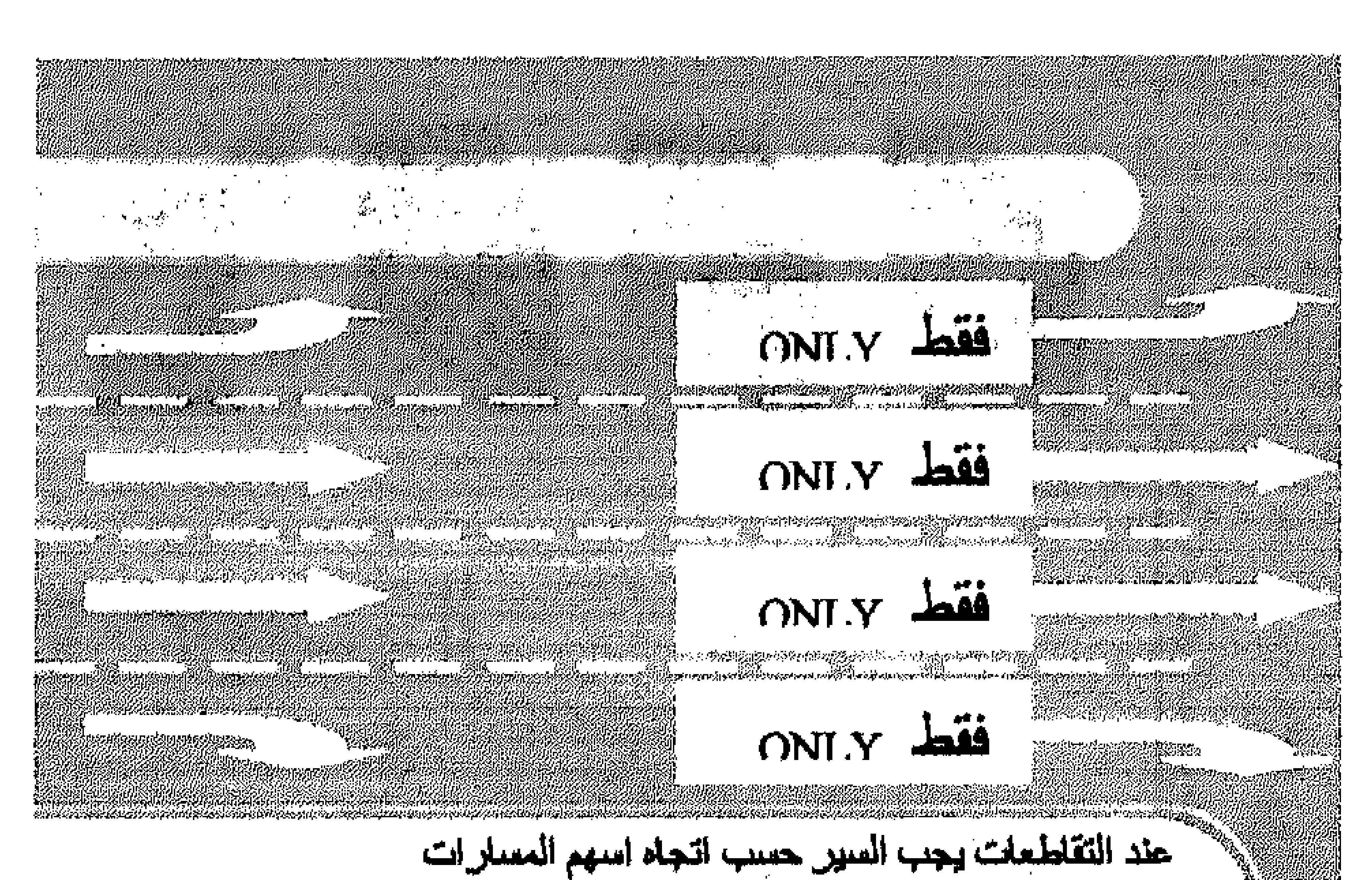
BUT

و لكن تذكر انه يمنع عبور اي خط مستمر (غير متقطع)

-You must not cross any solid line

و يمنع عبور اي خط اوسط مزدوج

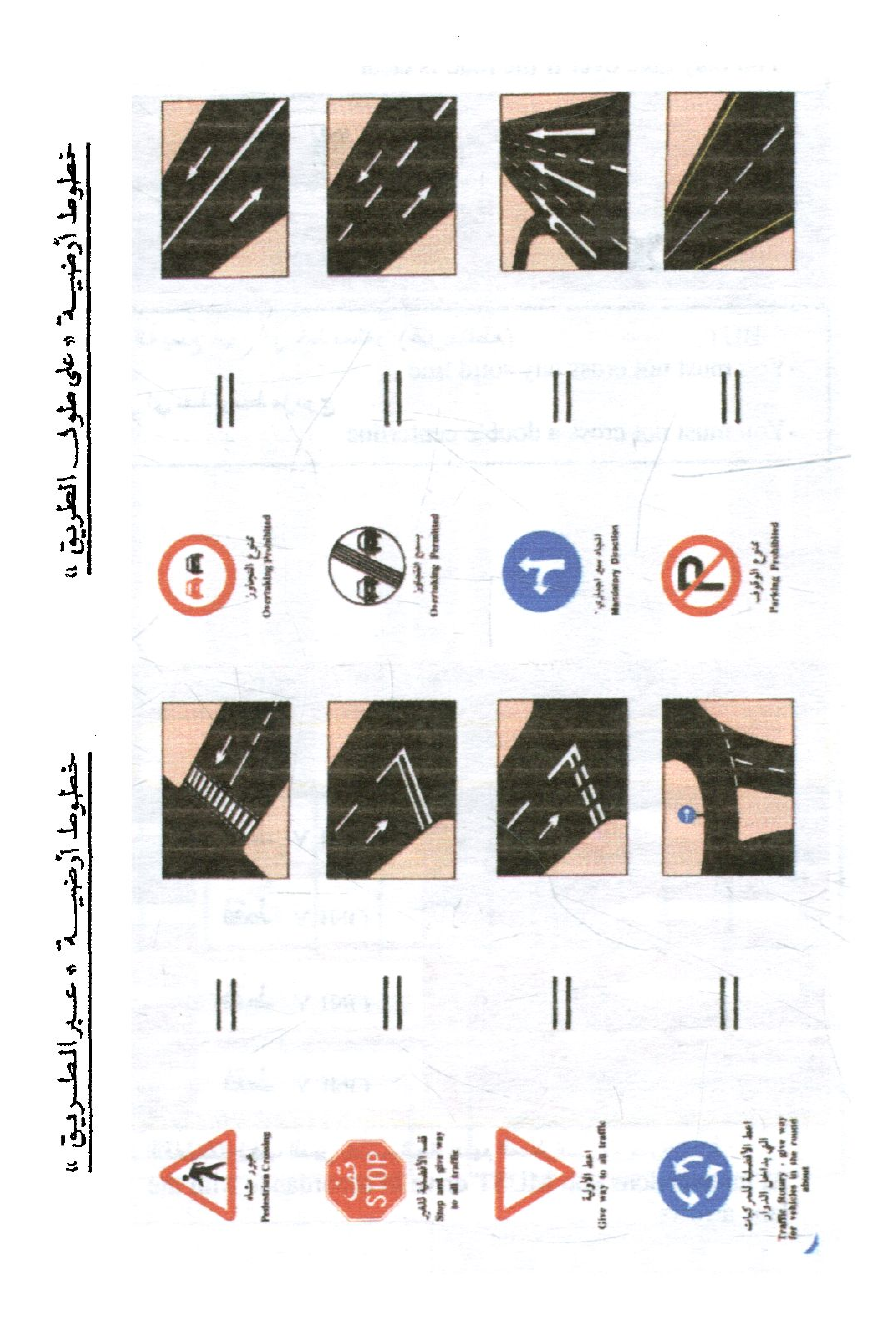
-You must not cross a double centerline



عند التقاطعات يجب السير حسب اتجاه اسهم المسارات

At intersections you MUST drive in accordance with the lane arrows

مواضع العلامات الدولية وتوافقها مع الخطوط الأرضية



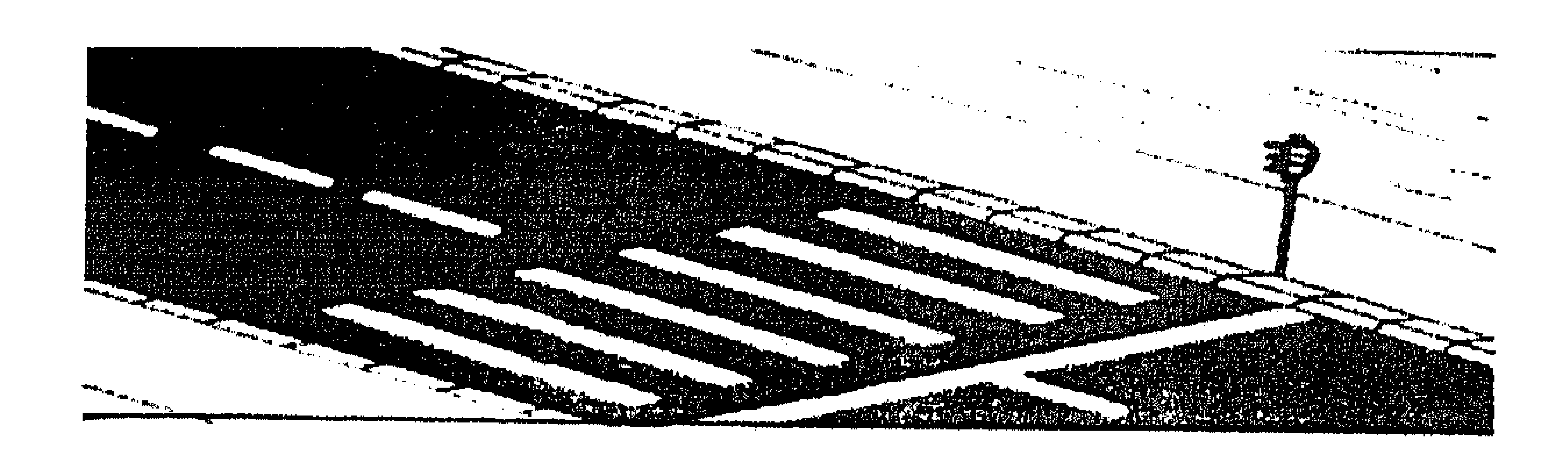
* خط عبور المشاة:

أ- عند مفارق الطرق يتحدد عبور المشاة بخطين بعرض الطريق بينهما مسافة يتناسب إتساعها مع كثافة مرور المشاة. ولا يسمح للمشاة بالعبور إلا إذا سمح لهم بذلك عن طريق شرطي المرور أو الإشارة الضوئية. والنوع الثاني من خطوط عبور المشاة يكون على شكل خطين متوازيين بعرض الطريق توجد بينهما خطوط عرضية بيضاء و سوداء ويوضع عليها نور أصفر بصورة متقطعة ليبين لسائقي السيارات إقترابهم من منطقة عبور المشاة التي تكون فيها أولوية العبور لهم، ويجب على سائقي السيارات تهدئة السرعة من على بعد مناسب وذلك للتأكد من خلو مناطق العبور من المشاة قبل مواصلة السير.

ب- خطوط أرضية متوازية بيضاء وسوداء، ولا ينظم عبور المشاة فيها رجل مرور أو أشارة ضوئية. وللمشاة الأولوية في عبور الطريق من خلالها .

* خط الوقوف :

ويلزم هذا الخط سائقي السيارات بالوقوف وعدم التخطي. ويوضع قبل خطوط المشاة ليمكنهم من العبور بأمان كما يوضع قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق التي ينظم المرور عندها بإستخدام الإشارات الضوئية



خط الوقوف قبل عبور المشاة



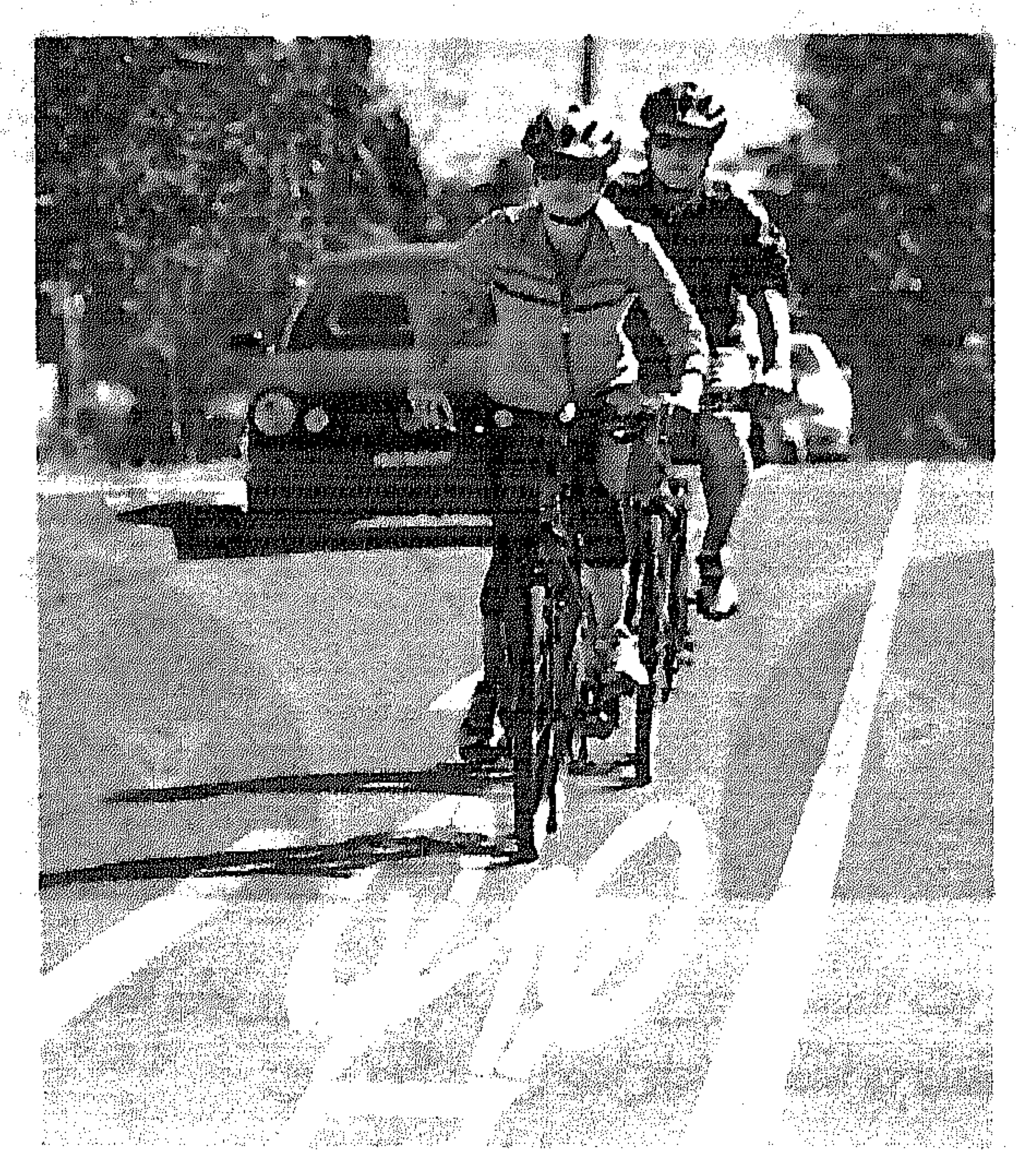
معابر المشاة والأطفال المشتركة

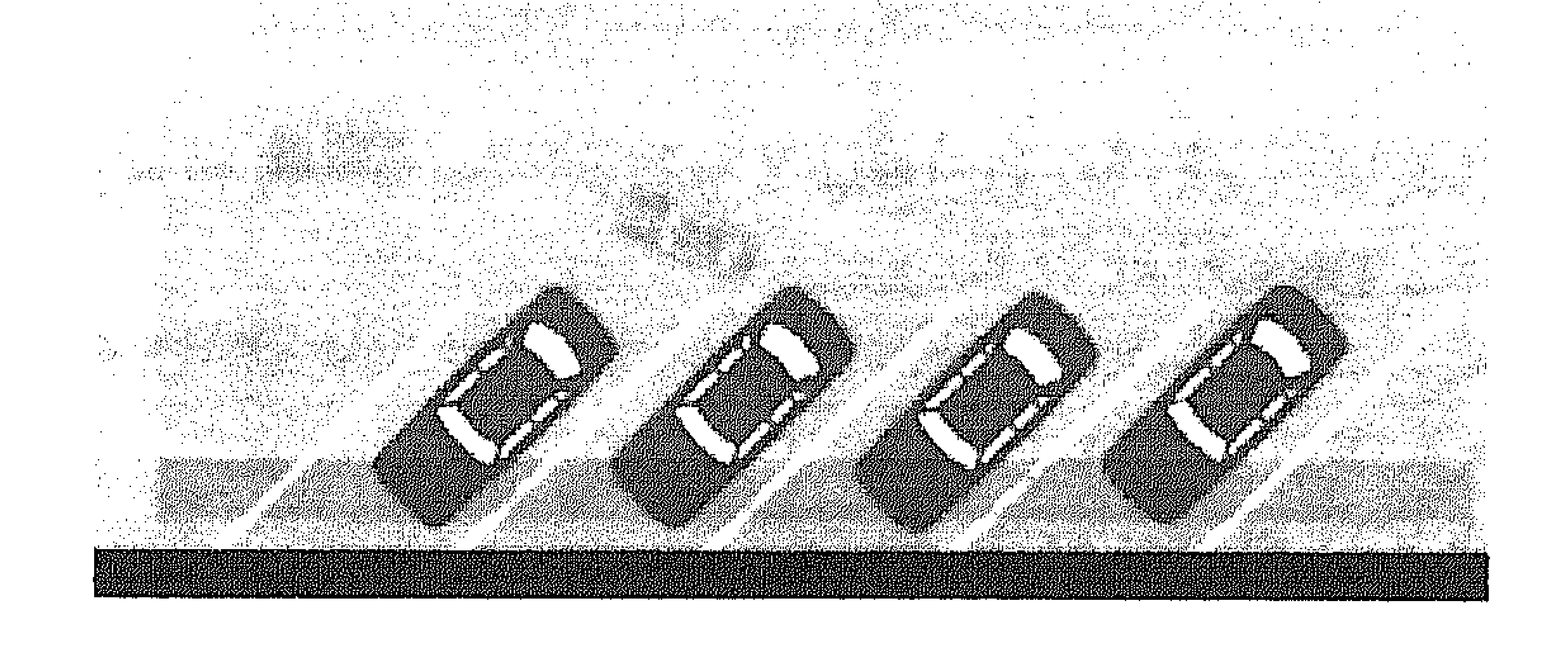
تستخدم بعض معابر المشاة كمعابر أطفال في بعض الأوقات من اليوم. في حالة وجود علم يحمل عبارة CHILDREN CROSSING "معبر أطفال" فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور الأطفال، أما إذا لم يتم إظهار هذا العلم، فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور المشاة كالمعتاد.

المشرفون من المدرسة على معابر الأطفال

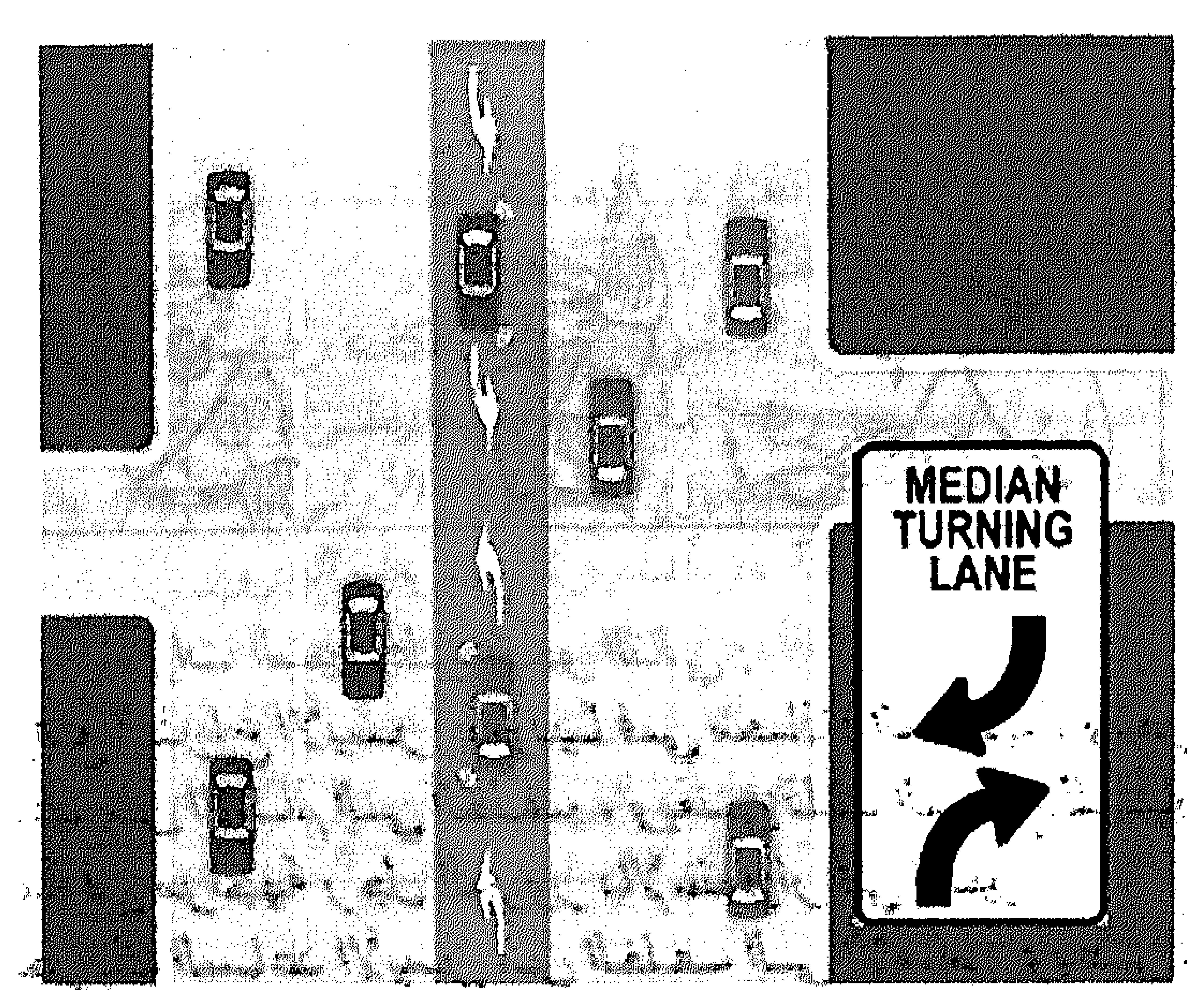
عند الاقتراب من معبر مشاة أو معبر أطفال حيث يتواجد مشرف يحمل إشارة STOP Children Crossing "توقف، أمامك معبر أطفال" يجب تخفيف السرعة والتوقف، ويمكن متابعة السير عندما يشير المشرف بالإشارة في اتجاه آخر أو عندما يشير بإمكانية مواصلة السير بسلام.

* خطوط أخري :
كالأسهم أو الخطوط المتوازية أو خطوط الكتابة وتعني تكرار التعليمات التي تعطيها علامات المرور الدولية .









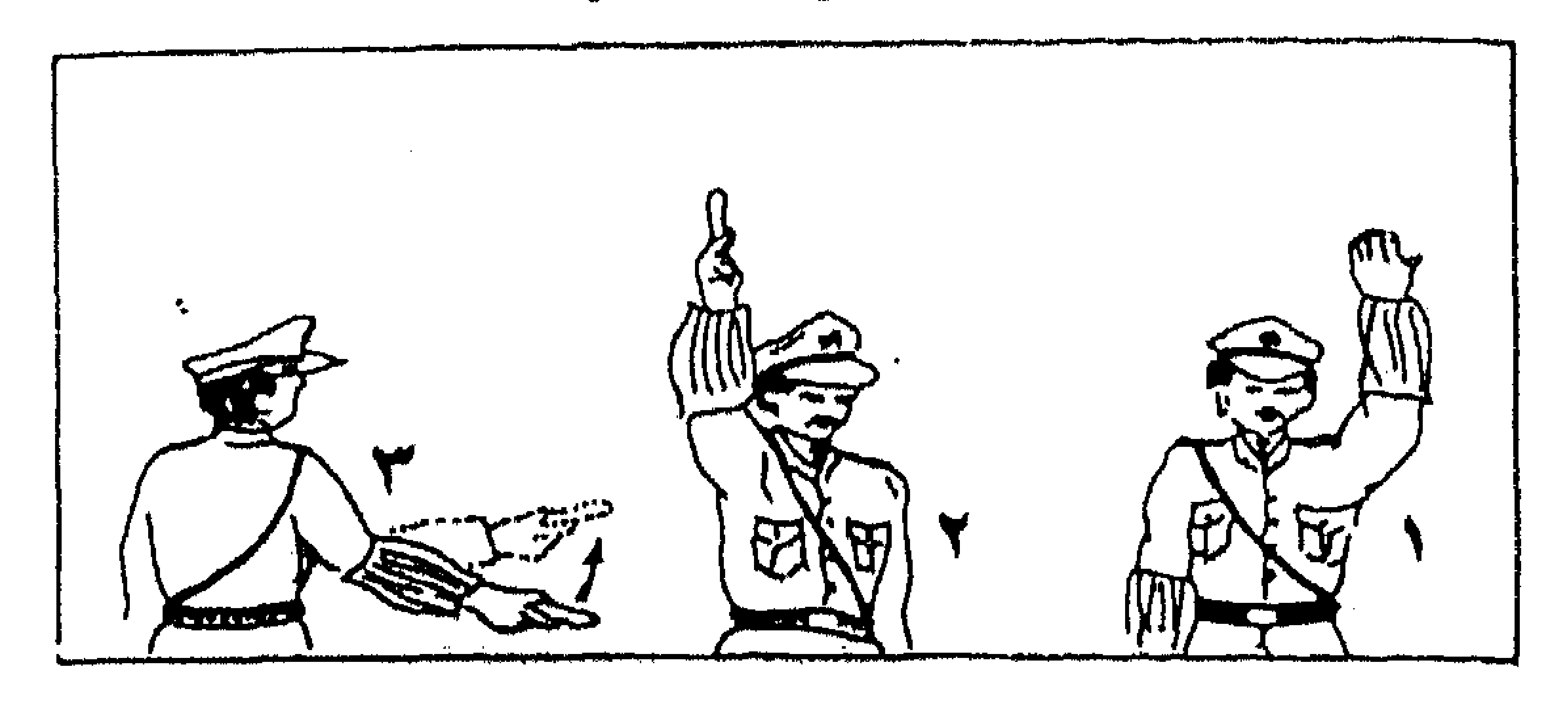
وكما ذكرت سلفا فإن ماورد ليس إلا أمثلة فقط

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة إشارات رجل المرور.

إشارات رجل المرور اليدوية

أن لإشارات رجال المرور أهمية لا يمكن إغفالها بإعتبارها من الوسائل المنظمة لحركة المرور.
وينبغي لقائدي السيارات فهم مدلولها ، وما يجب عمله وأداؤه عند رؤية كل إشارة يؤديها رجل المرور.
وإشارات رجل المرور نوعان:-
أ- إما إنها تشير إلى إستمرار السير :
ب- أو أنها تشير إلى الوقوف:

إشارات السير



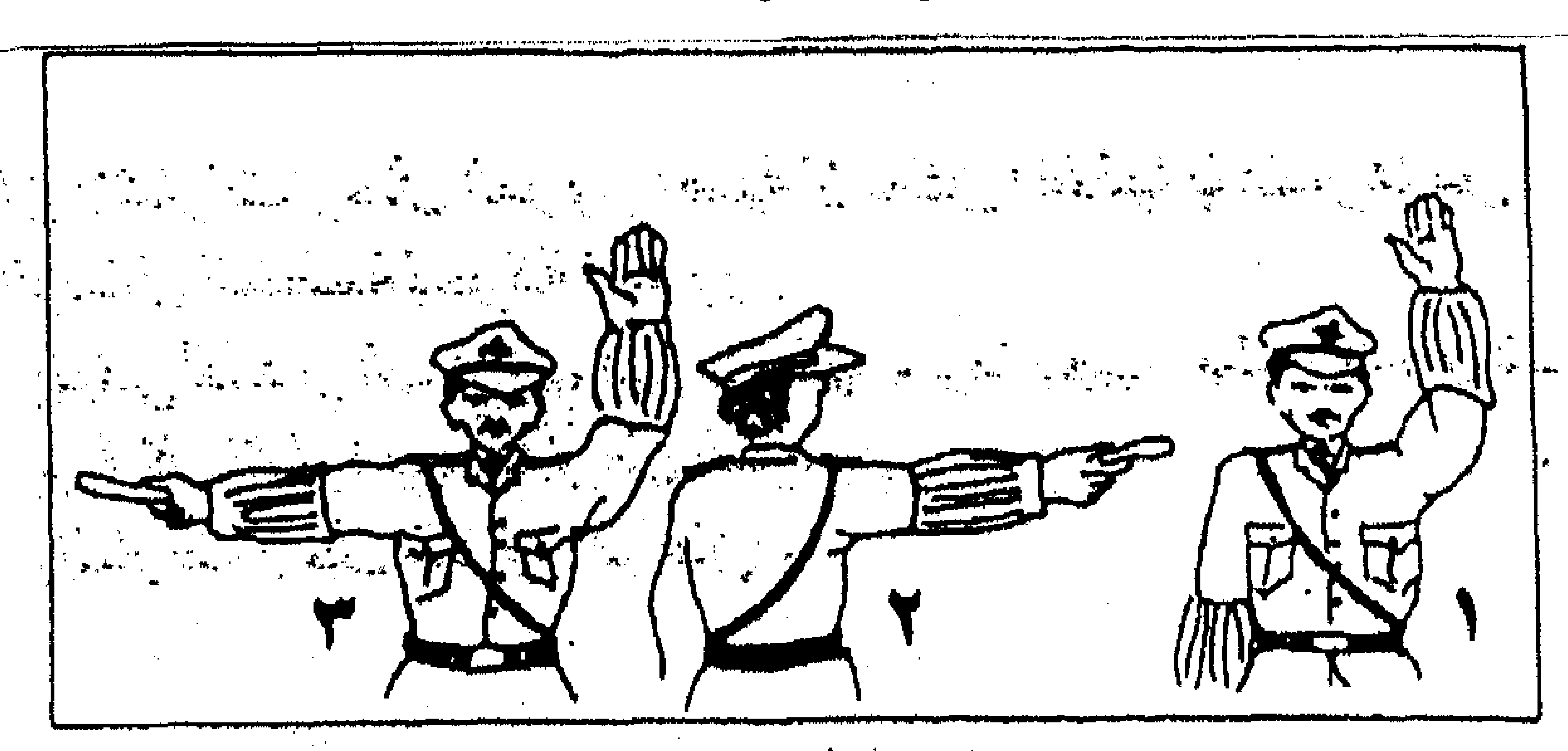
وتكون إشارات السير على النحو التالي :

١ - رفع الذراع الأيسر عمودياً في محاذاة المنكب ، وتحريك الساعد من الأمام إلي الخلف ، ويعني ذلك السماح للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالإستمرار في السير .

٢ - تحريك الساعد الأيمن من الخلف إلي الأمام ، ويعني ذلك السماح للسيارات القادمة من خلف رجل المرور بالإستمرار في السير .

٣ - رفع الذراع الإيمن أو الأيسر أفقيا في محاذاة الكتف ، وتحريك الساعد من الخارج إلي الداخل ، ويعني ذلك السماح للسيارات القادمة من الجانبين بمواصلة السير .

إشارات الوقوف



وتكون إشارات الوقوف على النحو التالي :

١ ـ وتعطى الدلالة للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالوقوف .

٢ ـ رفع الذراع اليمنى افقياً فى محاذاة الكتف ، ويعنى ذلك وقوف السيارات القادمة من خلف رجل المرور .

٣ ـ رفع الذراع اليسرى لأعلى مبسوطة الكف رفع الذراع اليسرى إلي أعلى والكف مبسوط ، مع رفع اليد اليمنى والعضد أفقيا على امتداد الكتف ، أي الجمع بين الإشارتين الأولى والثانية ويعنى هذا إيقاف السيارات القادمة من أمام وخلف رجل المرور.

أما أثناء الليل أو في الظروف غير الطبيعية نجد أن رجل المرور يستعمل الكشاف أو الصافرة، وعند إستعمال الكشاف أثناء الليل إتبع نفس الخطوات السابقة إلا في حالة السير فالإشارة تكون فيه على هيئة دائرة وهذا معناه الإستمرار في السير كما في الشكل (٤).

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة الصافرة.

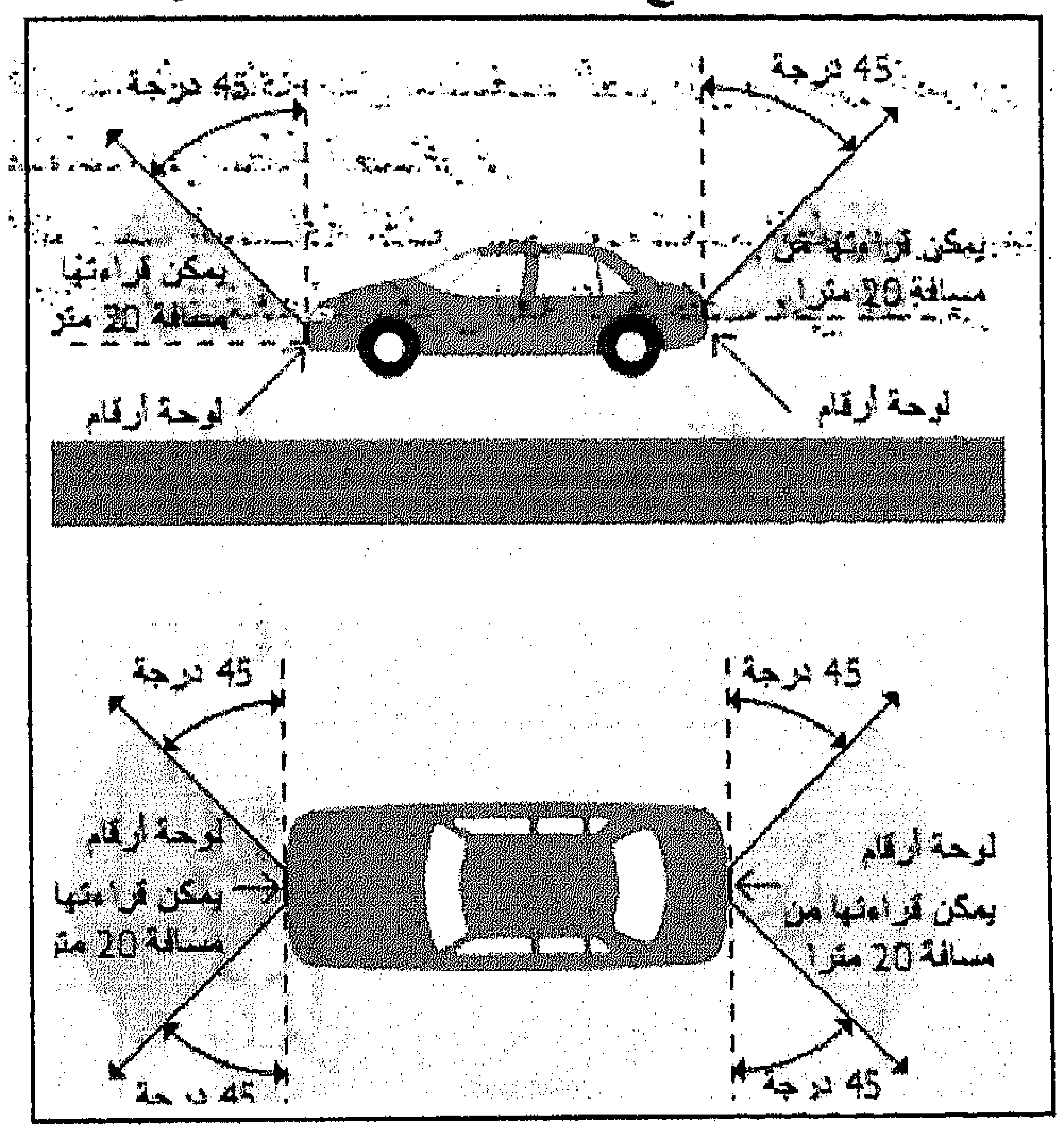
ثم إذا إقتربت المسافة أكثر بين مستخدم الطريق وبين ورجل المرور أثناء إستيقافه له تكون لغة التخاطب هي الكلام.





إشارات مرور ضوئية مؤقتة – توقف هنا عند الضوء الأحمر

كيفية وضع اللوحة المعدنية بالسيارة.





ثم يأتي القسم الهام وهو

لغة التخاطب المروري بين مستخدم الطريق بعضهم ببعض

القسم الاول :- إذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق وبعضة بعيدة تكون لغة التخاطب بواسطة الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة وتكون حلقة تنظيم التعاون بينه وبين مستخدمي السيارات الأخرى ومستخدمي الطريق هي الأنوار المرورية الموجودة بالسيارة، ثم يلي ذلك الإشارات اليدوية ثم الصوتية.

اما بالنسبة الي الأنوار فهي كالأتي :

١ - نور الموضع : لونه في الأمام أبيض وفي الخلف أحمر. وهو الذي يحدد وضع السيارة على الطريق ونوعها، ويوضح إذا كانت مغادرة أو آتية من شكله، ويستخدم بعد الغروب وفي الأماكن الموجود بها رؤية منخفضة أو شبورة أو ضباب نهاراً

٢ - نور التقابل : لونه أبيض ينقسم إلي:

أ- النور الواطي وهو الذي ينساب على الأرض حتى مسافة ١٥ - ٥٠ متر تقريبا.

ب-النور العالي (المبهر) وهو الذي يكشف ما بعد النور الواطي وحسب قدرة شدة الفوانيس الخاصة بالسيارة، ويستخدم في الأماكن الغير مضاءة بالمدينة وخارج المدينة وسيشار إليه بالرسم والشرح فيما يلي .

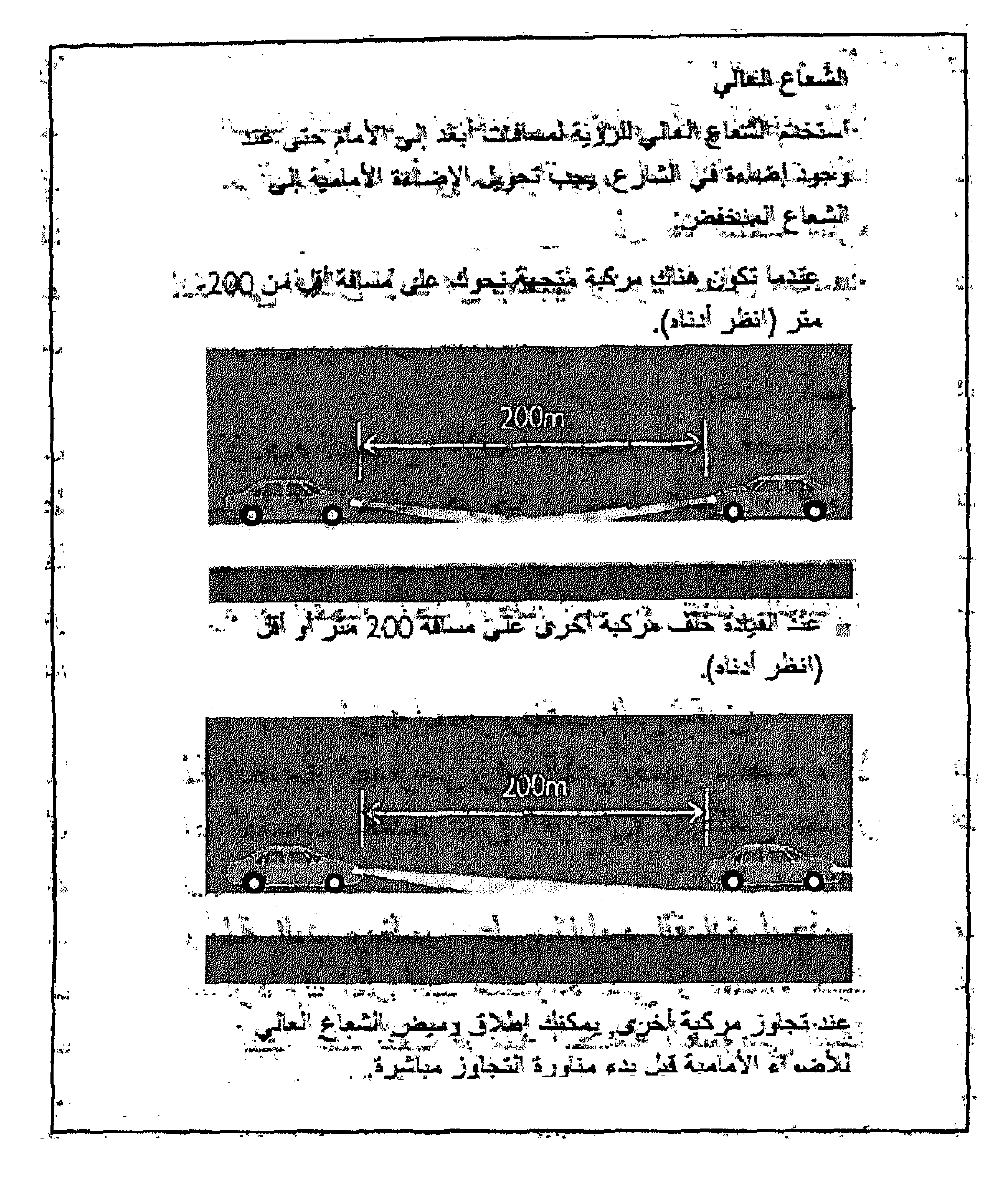
كما وأنه لابد من مراعاة السير خارج المدن ليلا وكيفية الإستخدام الأمثل للإضاءة الأمامية

وعند التلاقي مع سيارة قادمة بالمواجهه ليلا يحذر تقليب الأنوار (العالى والواطى) ويكتفى بإستخدام النور الواطى فقط لأن الأنوار المبهرة تفقد الإبصار لمدة ٧ ثواني.

١ - نور إتجاه السيارة : أصفر كهرماني وينقسم إلي:

أ- إتجاه يمين.

ب- إتجاه يسار .



الشعاع العالي

- استخدم الشعاع العالي للرؤية لمسافات أبعد إلى الأمام حتى عند وجود إضاءة في الشارع يجب تحويل الإضاءة الأمامية إلى الشعاع المنخفض:

- عندما تكون هناك مركبة متجهة نحوك على مسافة أقل من 200 متر (انظر أدناه).

- عند القيادة خلف مركبة أخرى على مسافة 200 متر أو أقل (انظر أدناه).

عند تجاوز مركبة أخرى يمكنك إطلاق وميض الشعاع العالي للأضواء الأمامية قبل بدء مناورة التجاوز مباشرة.

ولابد من إعلان قائد السيارة الأمامية والخلفية الإعلان اللازم بواسطة هذا النور عن رغبتي في تغيير إتجاة السيارة من حارة إلى أخرى أو من شارع إلى أخر. ويراعي عند التغيير الأخير أن يكون من الحارة إلى الحارة النظيرة لها في الشارع الأخر، كما وأنة لايصح التغيير لأكثر من حارة في كل إشارة. ولابد من إعطاء الإشارة الضوئية الدالة على تغيير الإتجاة من مسافة تقدر

من ١٠٠ إلى ١٥٠متر داخل المدينة قبل المكان المراد تغيير الإتجاة فية، أما خارج المدينة ونظرا لأن السرعات تكون عالية فلابد من مضاعفة هذه المسافة فتكون من ٢٠٠الى ٣٠٠متر لكي تمكن قائدي السيارات من استقبال رغبتي في تغيير الإتجاه ثم إتخاذ القرار ثم السيطرة على سياراتهم، أما أذا حدث التغيير قبل هذه المسافات فسوف لايتمكنوا من عمل ما سلف شرحه لأن عملية القيادة هي أفعال لابد أن يعقبها ردود أفعال مناسبة من بقية مستخدمي الطريق والإكان الحادث .

٢-نور الحالات الطارئة على القيادة : أصفر كهرماني هو مجموع نورالإتجاه لليمين والإتجاه لليسار مع بعضهما وهو يدل على أن السيارة في حالة حرجة إبتعد عنها أو قدم المساعدة لقائدها ومثال ذلك إشتعال النار في المحرك أو فقد السيطرة على توجية السيارة أو إنفجار أحد الإطارات أو عطل السيارة ويخشى قائدها إصطدام السيارات بها .

٣- نور الفرامل : لونه أحمر وينقسم إلي شقين:

أ- نور فرملة الخدمة العمومي وهو الذي يظهر بالضوء الأحمر في الخلف أثناء الضغط بالقدم على الفرامل، ويختفي عند رفع القدم عن الفرامل.

ب- نور فرملة اليد ويظهر على تابلوه القيادة ليحذر من عدم إستخدام السيارة وفرامل اليد مشدودة لكي لا تفسد، حيث أن قائد السيارة يلجأ إليها عند تلف فرملة الخدمة العمومي المفاجئ. وقد يستمر إنذار نور فرملة اليد على التابلوه رغم إنزالها فيكون سببه نقصان زيت الفرامل بالخزنة أو إنتهاء عمر تيل الفرامل أو اى عطل بجهاز الفرامل، وعند إنزال فرامل اليد أو زيادة الزيت أو تغيير التيل أو إصلاح العطل يختفي النور من على التابلوه.

هذا و قد قامت الشركات المصممة للسيارات بإجراء ابحاث كثيرة لتري الفرق بين الفرملة الخفيفة و الفرملة المتوسطة و الفرملة الشديدة من إنارة خلفية للسيارة و إستقرت الأبحاث تقريبا على أن تكون هناك ثلاث لمبات خلفية يمنى و ثلاث لمبات خلفية يسرى

تضاء واحدة يمنى و واحدة يسرى عند الفرملة الخفيفة و تضاء اثنان يمنى و اثنان يسرى عند الفرملة المتوسطة و ثلاثة يمنى و ثلاثة يسرى عند الفرملة الشديدة و ذلك ليستعد قائد السيارة الخلفية لإستخدام فرملته بنفس شدة فرملة السيارة الأمامية و ذلك للتقليل من خطورة الإصطدام الخلفي عند إستخدام الفرامل .

٤- نور الرجوع إلى الخلف: ولونه أبيض، فهو يضاء عند وضع يد النقلات فى حالة الرجوع للخلف لكى يضئ ما خلف قائد السيارة أثناء الرجوع وينذر القادمين خلفه أن السيارة فى حالة رجوع. هذا ولا يجوز أن توضع اى أنوار خلاف هذه الأنوار ولا بألوان تخالفها لأن كل نور من هذه الأنوار له لون الخاص ومدلوله الذى يفهم منة من بقية مستخدمى الطريق الحالة التى عليها قائد السيارة. فلا يجوز إستخدام أنوار فى الأمام خلاف النور الأبيض أو لون فى الخلف مخالفة للون الأحمر أو لون الإشارة.

ومثال ذلك أذا وضع أحد قائدي السيارات أنوار حمراء في مقدمة السيارة وشاهده من سيتقابل معة من السيارات على الطريق فسوف يتأكد خصوصا أثناء الليل بانة سوف يقوم بتخطي هذه السيارة. أما حقيقة الأمر فانة سيتقابل معها ووضع الخطة لتفادى التخطي هي فرق سرعتي السيارتين أما وضع الخطة للتقابل هي مجموع السرعتين لاتصلح هذه مكان تلك فتكون الحادثة بسبب تغيير موضع ولون الإناره .

القسم الثاني ثم إذا أخذت المسافة في الإ قتراب بين مستخدم الطريق وبعضة تكون لغة التخاطب بينهما هي

إشارات قائد السيارة لمستخدم الطريق :

١- إشارة تغيير الإتجاه لليمين أو اليسار وهي تعطي باليد اليسري. وإذا كانت إلي اليسار يتم تحريك الزراع الأيسر لقائد السيارة وهو خارج السيارة إلي الأعلي وإلي الأسفل. أما إذا كانت الإشارة تعطي لتغيير الإتجاه إلي اليمين فيتم إخراج يدة ممدودة

بمحازاة كتفة ثم الصعود إلي الأعلي بمقدم الكف إلي الكتف ثم نزول اليد إلي الأسفل وتكرار تلك الحركة

٢ - إشارة الوقوف الفوجائي وتكون بأخراج اليد اليسري خارج السيارة بمحازاة الكتف ثم رفع الساعد والكف مضمومة إلي أعلي وظهر الكف للخلف وباطنة إلي الأمام وهذا يدل علي الوقوف الفوجائي لقائد السيارة .

٣ - تهدئة السرعة وهي إخراج اليد بمحازاة الكتف وباطن اليد إلي أسفل وظاهر اليد إلي أعلي والقيام بحركة ترددية أفقية علي سطح الأرض

القسم الثالث :- ثم إذا إقتربت المسافة أكثر من ذلك فتكون لغة التخاطب بواسطة

الإشارة الصوتية لقائد السيارة (آلة التنبية)

وهي البوري أو الكلاكس، ويجب أن يستخدم الكلاكس في حدود القانون وبالطريقة التي لا تزعج ولا تربك مستخدم الطريق أو تؤدي إلي التلوث الضوضائي المروري. وأول من يدفع ثمن هذا هو مستخدم آلة التنبية .

القسم الرابع :- أذا كانت المسافة قريبة جدا بين مستخدم الطريق وبعضة تكون لغة التخاطب هي

الكلام بين قائدي السيارات وبعضة

وهو الكلام بين قائدي السيارات وبعضهم أو العتاب علي بعض التصرفات. ونرجو ألا يشغل هذا الكلام قائد السيارة عن الطريق أو يتحول إلى غضب الطريق فيكون سبب الحادث .

اذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق و رجل المرور كبيرة ولا يستطيع مستخدم الطريق او رجل المرور ان يقترب ليتخاطبا و مثال ذلك اذا كان رجل المرور بالطائرة العمودية و السائق بالسيارة على الطريق او اذا كان مستخدم الطريق باتجاه و رجل المرور بالإتجاه الاخر و يفصل بين الإتجاهين جزيرة كبيرة لا يسمع الصوت منها فتكون لغة التخاطب بواسطة الإشارات التالية.

إشارات الاغاثة اليدوية.

إشارات رجل المرور و قائدي السيارات والاشارات الخاصة بالاغاثة جميعها لا تخرج اجمالا عن كونها من الوسائل المساعدة والمنظمة لحركة السير.

إشارات الإغاثة من الأرض إلى الجو :

وهي أربعة أنواع كما هي موضحة بالرسم..

١ -إصابات خطيرة وتحتاج الي مساعدة كما هي في الشكل (١)

٢ -الحاجة الي طعام وماء كما هي موجودة بالشكل رقم (٢)

٣ -صعوبات كعطل في السيارة كما هو موجود في شكل رقم (٣).

٤ -الوضع الطبيعي كما هو في الشكل رقم (٤) .

الشكل رقم (١)

الشكل رقم (٢)

الشكل رقم (٤)

الشكل رقم (٣)

عدم إختيار الغطاء المناسب للريدراتير عند تلفه وكذا إختيار نوع السائل المبرد

لقد تغيرت أنظمة التبريد في السيارات حيث كانت تعمل تحت الضغط الجوي العادي (٧٦ بار جوي) وكان في هذه الحالة غطاء الريدراتير لمجرد عدم إنسكاب المياه منه وكانت درجة غليان المياه تحت هذا الضغط هي ١٠٠ درجة مئوية ، ولما تقدمت أنظمة المحركات تطلبت إنظمة تبريد أعلى في الكفائة من التي كانت فيها المبادلات الحرارية لا تستطيع أن تبرد المحرك الذي تزيد درجة حرارته التي يكتسبها سائل التبريد عن مائة درجة لذا إضطروا الي اللجوء الي نظام الغليان تحت ضغط وهو الذي تكون فيه درجة الغليان تزيد عن ١٠٠ ويمكن أن تصل الي ١٥٠ درجة حسب الضغط الواقع تحته سائل التبريد وهذا الضغط يتغير بنوعية غطاء الريدراتير ولكل غطاء تصميم للضغط ومكتوب علي الغطاء عند كم رطل من الضغط يفتح هذا الغطاء ليحتفظ بضغط السائل قبله وهو الذي يحدد نقطة درجة الغليان في سائل تبريد المحرك تبعا لهذا الضغط ومكتوب أيضا علي الغطاء تحذير باللغة الإنجليزية ممنوع منعا باتا فتح الغطاء والمحرك ساخنا حيث أنه يمكن للسائل أن يغلي حتى لو كان المحرك واقفا لأنك ستجعل سائل التبريد بعد الفتح يغلي رغم أن المحرك واقفا طالما أنك جعلت ضغط سائل التبريد تحت ضغط ٧٦ ضغط جوي وذلك بإنقاصك للضغط الذي كان تحته بفتحك لهذا الغطاء ، فيغلي ويصيبك بالحروق فوريا عند الفتح بلوجه واليدين حال الفتح مما يجعلك تستغرب أشد الإستغراب حيث أنها نقطة علمية بحته وهي أنها إرتباط درجة الغليان بسائل التبريد للضغط الواقع تحته ، رغم أنه كان لايغلي تحت الضغوط العالية لأن نقطة الغليان تتحرك بالزيادة والنقصان تبعا لزيادة الضغط وتقصانه الواقع تحته سائل التبريد

وهناك إضافة أخري لسائل التبريد تجعله يزيد أو ينقص من درجة الغليان بأضافة مواد كيماوية وهي التي نراها في سوائل التبريد باللون الأزرق أو الأحمر أو الأصفر أو الأخضر وبدون الدخول في تفصيلات علمية شديدة يجب أن تضع نفس لون السائل المبرد في سيارتك ولا تغيره إلي أخر الا بعد الرجوع لكتالوج التشغيل وحسب إرشادات التصنيع حيث يمكن تغييره بتغيير مكان تشغيل السيارة منطقة حارة أو منطقة باردة أو منطقة متوسطة .

لذا ننصح بالألتزام الشديد لما ذكرنا ولا نستمع الي صوت الجهل في هذا الموضوع (الأسطي بلبيه) .

. عدم قيادة السيارة بنفس سرعة سيارات الطريق سلبا أو إيجابا

من الأخطاء الشائعة قيادة بعض الشباب أو جاهلي عملية القيادة أو من يكون في نهاية الرحلة أو بدايتها أو من يحب الظهور أو التباهي بالقيادة أو من يعتقد بأنه من أفضل السائقين أو من يكون عنده ثقة أكثر من اللازم في سيارته بالقيام بقيادة سيارته بأسرع من اندفاع السيارات بالطريق مما يجعله يتخطى السيارات جميعها أو يقود سيارته منشغلا بمن بجواره أو متحدثا بالهاتف أو يقوم بالتشاجر مع من هم بالسيارة معه فيجعل جميع السيارات تتخطاه وموضوع تخطي السيارات لك أو تخطيك لها يزيد من مخاطرة الصدام معها مما يزيد بنسبة عالية جدا من مخاطر نقط الصدام سواء كنت تتخطاها أو تتخطاك وخصوصا إذا كنت لا تلتزم بإجراءات التخطي .

لذا ننصح بمن يرجو السلامة والأمن في القيادة أن يلتزم بهذه التعليمات

عدم إتخاذ القواعد المرورية في أولوية السير

إن إتباع قواعد الأولوية المرورية العالمية هي لمصلحة من يتبعها حيث لا يقدم عن قواعد السلامة والأمن أي أولويات أخري

وهذه القواعد المرورية العالمية هي:-

لذا نجد أن القاعدة العامة في إستخدام الأفضلية مروريا لابد أن يراعى في إستخدامها الإجراءات الثلاثة التالية .

١ -لا تستخدم حقك في الأولوية في الطريق ألا بعد أن تتأكد أن جميع مستخدم الطريق قد تنازل عن هذا الحق لصالحك.

٢ - في بعض الأحيان قد تتنازل عن حقك للغير في الأولوية لكن حقيقة الأمر هذا التنازل لصالحك لكي لا تكون طرفا معه في الحادث .

٣ - أحذر خطأ الغير.

٤ -تذكر أنك ستكون طرفا فى الحادث .

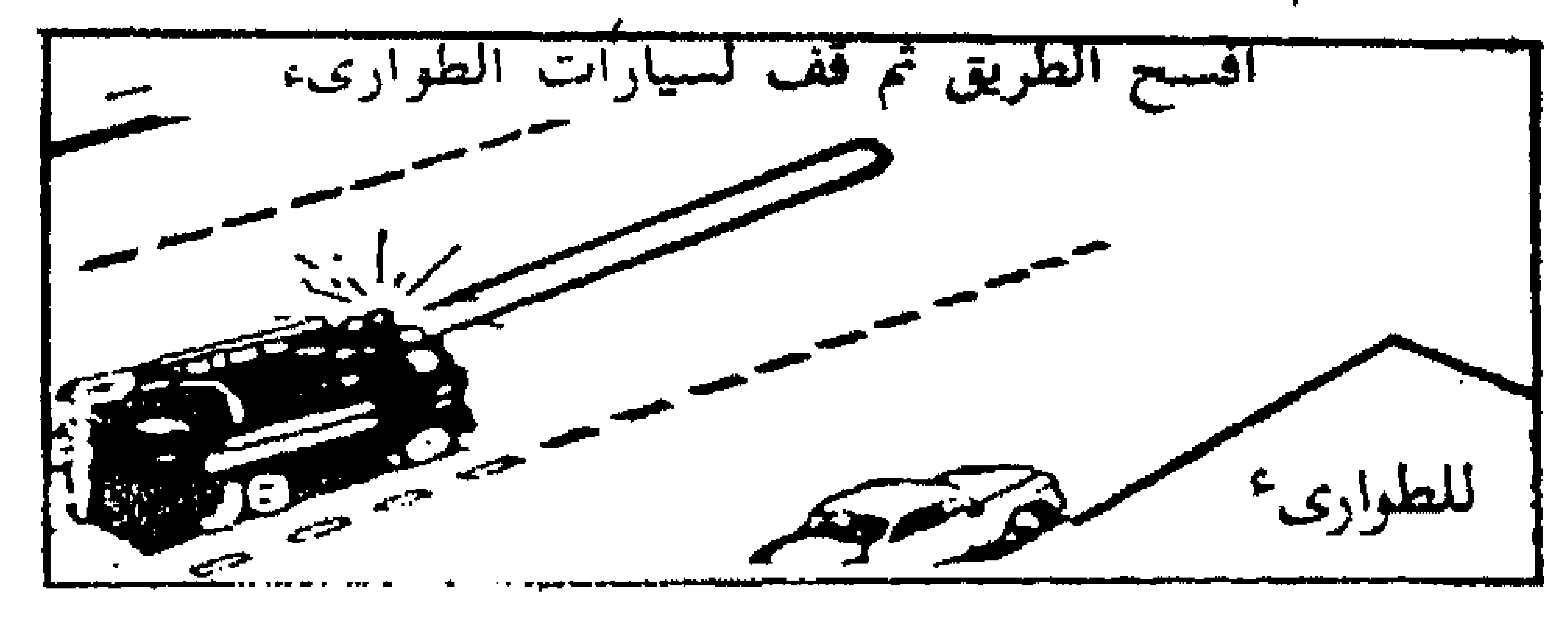
لذا نهيب بك كسائق متعلم محترف ألا تسير في ذمرة من يجهل هذه القواعد وتطبقها بحذفيرها لسلامتك أنت أولا .

عدم إفساح الطريق لسيارات الطوارئ عند سماع أجهزة الإنذار الخاصة بها

إعتاد بعض السائقين عدم إفساح الطريق لسيارات الطوارئ عند سماع أجهزة الإنذار الخاصة بها (مطافي – إسعاف – نجدة – حماية مدنية) رغم مخالفة ذلك للقوانين المرورية والشرائع السماوية والتصرفات الأنسانية والبعض إعتاد على أن يسير خلف سيارة الطوارئ فورا للإستفادة من خلو الطريق ولا يعلم أن قائد سيارة الطوارئ غير حاصل عليها هو تمكنه من إستخدام سيارات الطوارئ بمهارات وإمكانيات مختلفه عنه

يجب أن تسمح لسيارات الشرطة والدفاع المدنى (الإطفاء) والنجدة والإسعاف أو أي سيارات طوارئ تستخدم جهاز الإنذار بالمرور بأن تفسح لها الطريق والتزام الجانب الأيمن للطريق، أو التوقف حتى تتمكن من المرور وتجنب الوقوف عند التقاطعات ولاحظ انه ربما دعت الضرورة الملحة هذه السيارات إلى استخدام المسار الخاطئ من الطريق. وفى بعض الأحيان قد يستخدم قائد سيارة الطوارئ مكبرات الصوت لتنبيه السيارات التى تعوق سيره إلى حيث يتجه.

أفسح الطريق ثم قف لسيارات الطوارئ



لذا نهيب بك الإلتزام بأفساح الطريق لسيارات الطورئ .

عدم الإلتزام بالجلوس الصحيح بمقعد السائق

اولا يجب أن تعرف الجلوس الصحيح على مقعد السائق كما موضح بالصورة التالية



بادىء ذي بدء نقول:إن القيادة عبارة عن أفعال تصدر من بعض قائدي السيارات،ولابد أن يعقبها رد فعل من بقية (مستخدمي

الطريق)، وإذا لم يكن رد الفعل هذا في الزمان والمكان المناسبين لكانت الحادثة.

واكتشاف الأخطار وترتيبها وأعداد الخطة لتفاديها وتنفيذها لابد أن تكون جلسة قائد السيارة تمكنه من ذلك وهي المشروحة بالصورة

لذا نهيب بك قرائتها وتنفيذ ما جاء بها

عدم الإلتزام بمراعاة الواجبات السابقة لدخول السيارة والسابقة للقيادة

الواجبات السابقة قبل دخول السيارة

يجب على السائق الجيد أن يلقى نظرة حول سيارتةقبل الدخول اليها وذلك لأكتشاف الاتى :-

*حالة الاطارات ومراعاة نفخها أو إصلاحها .
*حالة الفوانيس الامامية والخلفية والاجناب .
*حالة الزجاج الامامى والخلفى والاجناب .
*حالة الابواب وغطاء الشنطة والكبود .
*حالة الارضية اسفل السيارة وما أذا كانت بها سوائل من زيوت وما هو نوع هذا الزيت هل زيت موتور أو زيت فرامل أو زيت هيدروليك أو زيت ثقيل أو زيت خفيف أو وقود أو حامض سائل أومياه صافية أو بها صابون سائل ،فكل هذه المشاهدات تدل على نوع العطل بالمركبة وتسهل للاستدلال على العطل وسرعة الاصلاح .

فمثلا المياه إإذا كانت بها لون تدل على أنها من الريدراتير وإذا كانت صافية تدل على أنها من المكيف وأذا كانت حامضية تدل على أنها من البطارية وأذا كانت بها صابون تدل على أنها من المساحات وكذلك يدل الوقود على تسربه من خزان الوقود أو الوصلات الخاصة به وكذا نوع الزيت يدل على مكان تسربه وهكذا فإن هذه النظرة السريعة نرى أنها مفيدة جداً لتتلافى حدوث شئ أكبر وكذا سرعة الاستدلال على العطل والعمل على سرعة الاصلاح .

الواجبات السابقة لقيادة السيارة

وهى الواجبات التى يجب على السائق التعود عليها والقيام بها قبل مباشرته القيادة.

تعديل المقعد

ان مقعد السائق مزود بآله لتثبيته وتعديله وفقا لجسم الراكب وطوله ساقيه ولذا فإنه بالإمكان تحريكه الى الاتجاه الذى يؤمن راحة السائق ويمكنه من القيادة السليمة وتأمين جسده عند الدخول في الحادث وخصوصا بمخدع الرأس الذي يؤمن عدم كسر العظم

اللامي عند الإصطدام به من الخلف فيؤدي الي الوفاة في الحال كما هو مبين بالشكل السابق.

قفل الأبواب

التأكد من ان جميع الأبواب مقفلة من الداخل وهذا يحقق فائدتين

الأولى : فى حالة وقوع حادث – لا سمح الله فإن الأبواب تكون أقل عرضة للفتح بتأثير الصدمة ، وبذلك تكون الفرصة أقل لقذف الراكب الى خارج السيارة.

الثانية : إن الراكب يكون فى مأمن ممن قد يحاول دخول السيارة فى حالة وقوفها عند الإشارات الضوئية مثلاً.

تعديل المرآتين (الداخلية والخارجية)

يجب أن يعدل السائق المرآة الداخلية بحيث يتسنى له مشاهدة حركة المرور من خلفه مباشرة من خلال النافذة الخلفية. ويجب أن يعدل المرآة الخارجية ليتمكن من مشاهدة الأماكن الواقعة إلى يساره وورائه وخلف السيارة ، وهى الأماكن التى يتسنى له رؤيتها بدون المرآه الجانبية أما بالنسبة للبقعتان العمياويتان الخلفيتان فقد سبق الإشارة إلى كيفية تغطيتهما فى الباب الأول.

ربط أحزمة المقاعد

فى حالة التصادم –لا سمح الله –فان أحزمة المقاعد تساعد على منع الراكب من الاصطدام بعجلة القيادة أو التابلوه أو الزجاج الأمامي للسيارة وكذلك تحميه من القذف به خارج السيارة أثناء الحادث وخصوصاً كرسى الاطفال كماهو بالرسم وسوف نفرد لوسائل أمان قائد السيارة ومن معه مؤلفا خاصا.

تعديل مخدع الرأس

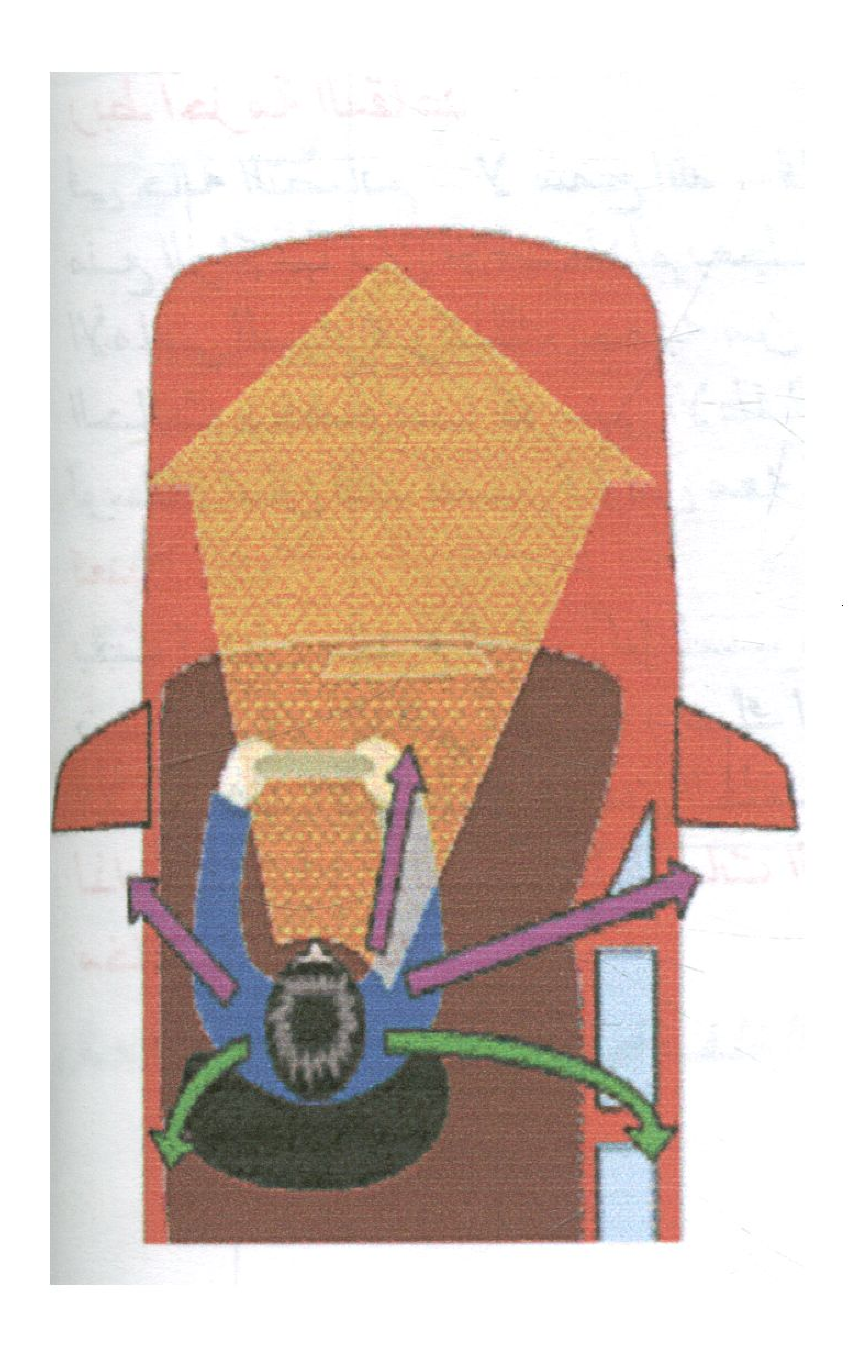
يجب تعديل مخدع الرأس ليتناسب مع وضع الرأس لتأدية وظيفته ضد القصور الذاتي لحركة رأسك للخلف ليؤمن عدم كسر العظم اللامي عند الأصطدام به من الخلف

لذا نهيب بك الإلتزام بالتعليمات السابقة وتنفيذها بكل دقة وعدم مخالفتها لسلامتك.

عدم التطلع الجيد والمراقبة أثناء القيادة

تعتمد طريقة قيادتك على ما تراه. وحتى تصبح سائقا جيداً من الضروري أن تتطلع بانتباه. وحتى تتطلع بانتباه يجب عليك الآتي:-

- **التطلع إلى الأمام**
- **التطلع إلى الجوانب**
- **التطلع إلى الخلف**



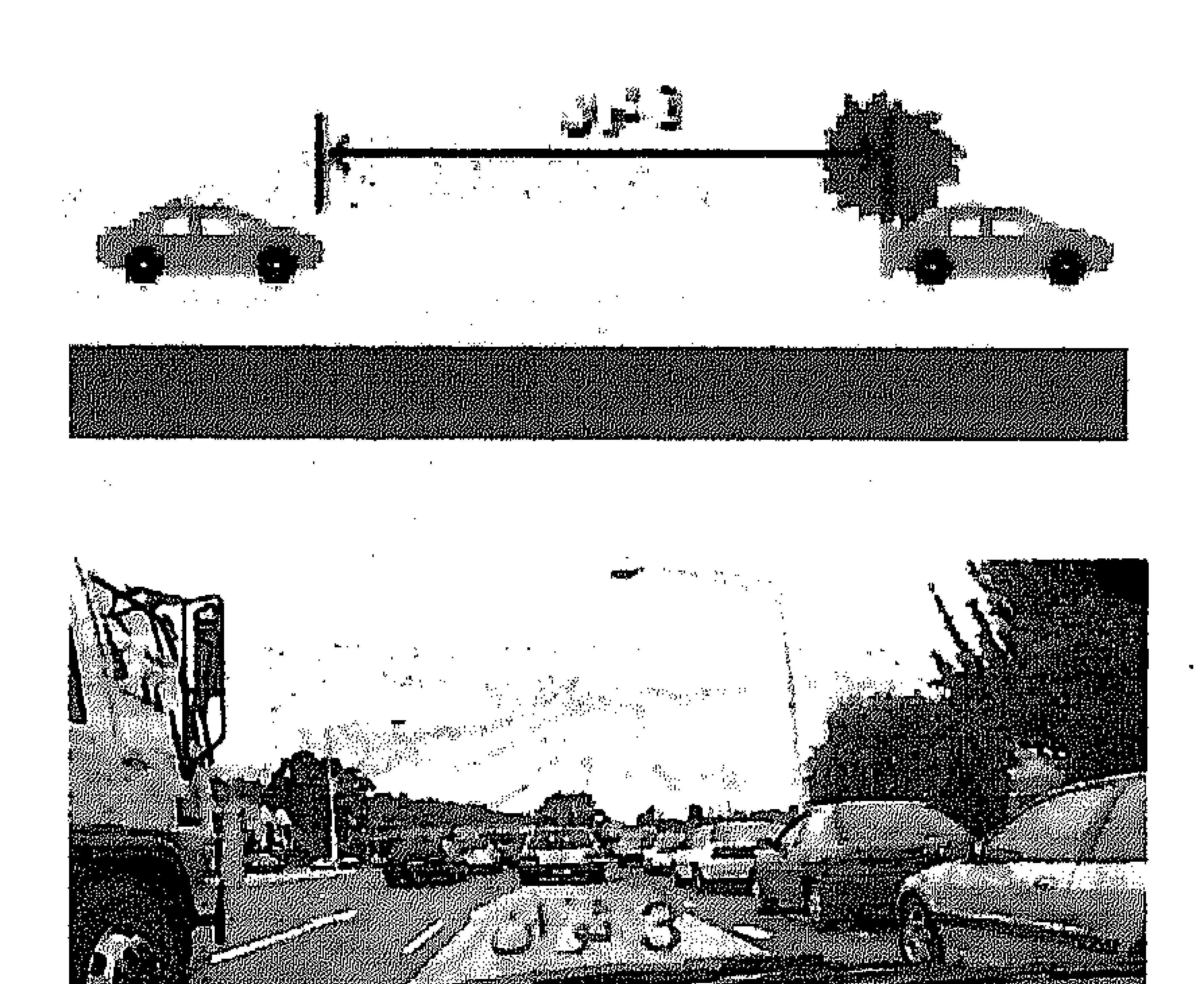
دقّق النظر للأمام
حتى ١٢ ثانية

تحقّق في مراياك
كل ٨-١٠
ثوان

تحقّق من البقع
العمياء عندك

١. التطلع إلى الأمام:-

يقترب السائق في الصورة من نهاية مساره. وإذا لم يقم بتغير مساره في الوقت المناسب، فسوف يضطر إلى إجراء ذلك بشكل مفاجئ أو أن يتوقف وينتظر حتى يخلو الطريق من المرور.



اترك مسافة ثلاث ثوان على الأقل عند القيادة خلف مركبة أخرى.

من اجل تجنب القيام بحركات مفاجئة في آخر لحظة، ويجب التطلع إلى الطريق أمامك لمدة ١٠ ـ ١٥ ثانية. والغاية من ذلك رؤية المخاطر بشكل مبكر. كما أن التطلع الدائم إلى الطريق أمامك يعتبر خطيرا.



إذا تطلعت إلى الأمام سوف تكون قادرا على رؤية أشياء هامة لا يمكنك ان تراها فيما بعد مثل الشخص الذى يدخل الى سيارة واقفة.



فى المدن يعتبر مدة ١٠-١٥ ثانية كافية لرؤية صف واحد من المبانى المتلاصقة، وعلى الطرق الرئيسية، تعتبر نفس المدة كافية لرؤية ربع ميل.

◆ ***إستيعاب المنظر الشامل:-***

إن التطلع لمدة ١٠ - ١٥ ثانية إلى الأمام لا يعنى النظر فقط إلى منتصف الطريق. انه يعنى النظر الى جانب الطريق أيضا كما أن مسح جانب الطريق يساعدك على رؤية:-

- السيارات والناس الذين قد يكونون فى الطريق عندما تصل إليهم.
- اللافتات أو الإشارات التى تحذرك من عقبات أمامك.
- اللافتات والإرشادات التوجيهي

◆ **أنتبه الى المخاطر:-**
تطلع جيدا الى ما وراء السيارة التى تسير أمامك. أحذر من التطلع بـ(نظرة ثابتة) تطلع الى ما حولك فى نظرة خاطفة، ودع عينيك فى حركة مستمرة، تفقد مرآيا النظر الخلفي على فترات قصيرة

(كل ٢ إلى ٥ ثوانى) حتى تصبح على علم بوضع السيارات القريبة منك.

على الطرق الحرة استعد للتغيرات فى وضع المرور. انتبه إلى إشارات السائقين الآخرين. توقع دخول المركبات عند المنحدرات أو التقاطعات.

وأنت تتطلع الى الأمام فكر بما سيحدث أو قد يحدث على الطريق، أترك لنفسك (مخرجا) دائما. فالأخطاء تسبب الحوادث. وحتى تحمى نفسك اعرف ما هى المسارات الخالية التى تستطيع استعمالها عند الحاجة.

◆ **التطلع إلى الجوانب:-**
عند وصولك إلى مكان يجوز ان يستعمله الناس للعبور أو للدخول إلى مسارك ينبغى عليك النظر إلى الجوانب للتأكد من أن أحدا ما غير قادم فى طريقك، انظر دائما إلى الجوانب عند نقاط التقاطع، ممرات المشاه التقاطعات على خطوط السكك الحديدية.

◆ **نقاط التقاطع:-**
ان نقطة التقاطع هى المكان الذى يلتقى فيه خط مرور معين بخط مرور آخر وهى تشتمل على ما يلى:-

- الشوارع المتقاطعة أو الشوارع الجانبية.
- مداخل الطرق الحره.
- الطرق الخاصة ومدخل مراكز التسويق.

◆ **بعض القواعد التى نوصى بأتباعها كلما اقتربت من نقطة تقاطع:-**

١-تطلع إلى الاتجاهين:-

* تطلع إلى الاتجاه الأيسر أولا، نظرا لأن السيارات القادمة من اليسار أقرب إليك.

* تطلع إلى اليمين.

* إلق نظرة ثانية إلى اليسار قبل الانطلاق فقط حتى تتأكد من عدم وجود أي شخص لم تراه في المرة الأولى.

٢- لا تعتمد كليا على إشارات المرور:-

هناك بعض السائقين الذين لا يتقيدون بإشارات المرور. عند التقاطعات انظر إلى اليسار واليمين حتى لو كان لحركة المرور الأخرى ضوء أحمر أو إشارة (قف)، لأن السائق المهمل قد لا يقف.

٣- تأكد من المرآى الجيد:-

تأكد من قدراتك على الرؤية قبل عبور نقط التقاطع إذا مرأى الشارع المتقاطع محجوبا بمبنى أو صف من السيارات الو اقفه، تحرك على الطرف ببطء حتى يمكنك رؤية الأشياء بوضوح تام

٤- معابر المشاة:-

توجد معظم معابر المشاة عند زوايا الشوارع، وتوجد أحيانا عند مراكز المباني المتراصة، وعند الالتفات عند زاوية شارع، وكن يقظا.. فقد يكون هناك من يرغب في عبور الشارع. وتذكر أن الضوء الأخضر المعطى لك معطى لهم أيضا.



٥- ***التطلع إلى الخلف:-***

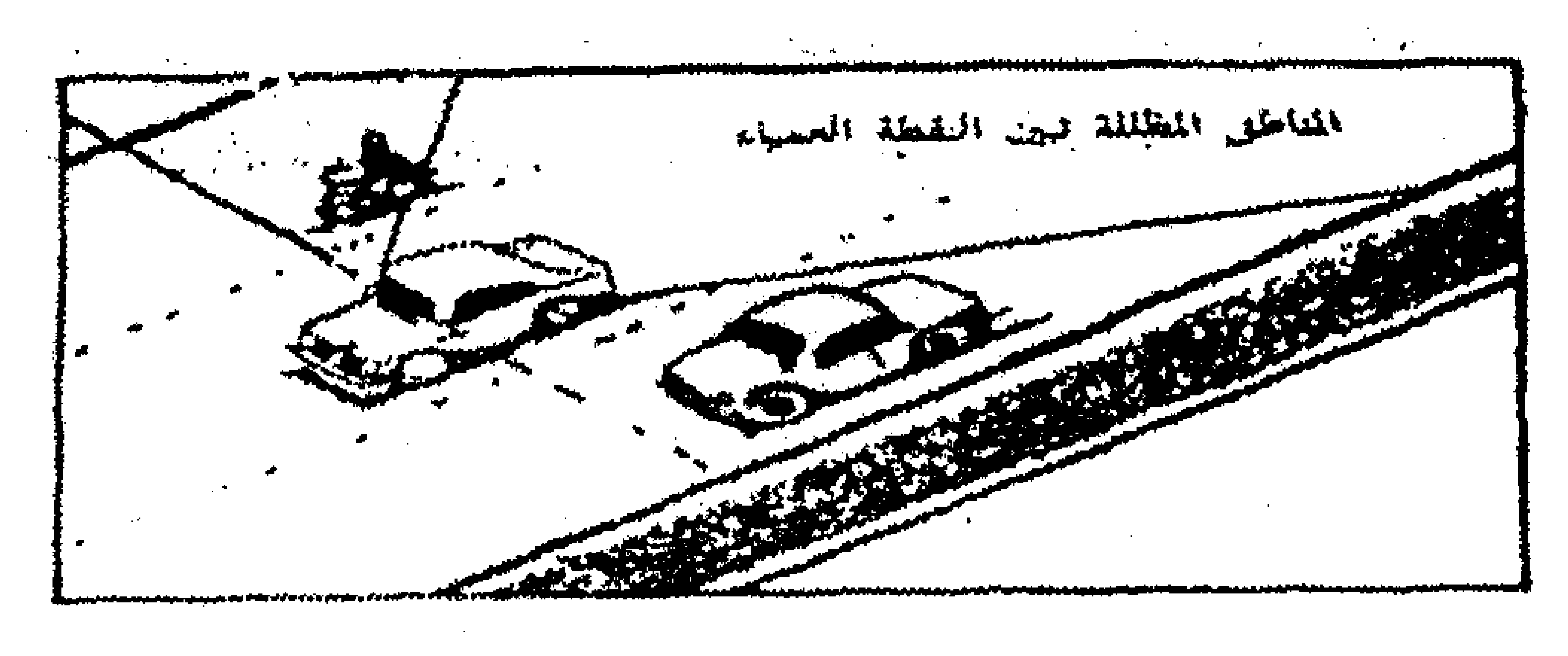
من الأمور المستحسنة تفقد حركة المرور من خلفك وبهذه الطريقة تتمكن من معرفة ما إذا كان أحدهم يقود سيارته على مقربة من سيارتك أو آتيا من خلفك بسرعة كبيرة. وكذلك من المهم التطلع إلى الوراء قبل تغيير المسارات، وعند الرجوع إلى الخلف، أو القيادة على التلال المنحدرة أو الطويلة.

٦- ***عند تغيير المسارات:-***

عند الرغبة فى تغيير المسار، أنظر إلى الخلف للتأكد من حركة السيارات على المسار الذى ترغب الدخول فيه، ويتضمن تغيير *المسار ما يلى:-*

- التغير من مسار ما إلى مسار آخر.
- الدخول إلى الطريق الحر من الطريق منحدر.
- الدخول إلى الطريق من الرصيف أو من حافة الطريق.

قبل تغيير المسارات تطلع إلى حركة المرور من ورائك وجانبك:- تطلع فى جميع المرايا.



التفت من فوق الكتف للتأكد من خلو المسار الذى تريد الانتقال إليه من حركة المرور، ولاحظ أن الاكتفاء باستعمال المرايا الجانبية أو الداخلية للتطلع إلى حركة السيارات، قد لا يمكنك من رؤية المركبات القريبة من مؤخرة سيارتك بسبب (النقطة العمياء).

تطلع دائما الجوانب بسرعة، لا تبعد عينيك عن ملاحظة الطريق أمامك لأكثر من لحظة وراقب إشارات السيارات التى تسير أمامك وقد يكون هناك من يرغب فى تغيير مساره.

٧- المناطق المحيطة بجانب الشارع:-

كلما ازدادت حركة المشاه على طول جانب الطريق، كلما ازدادت فرص العبور أو الدخول إلى الطريق لذلك من المهم جدا أن تطلع *إلى الجوانب عندما تكون قريبا من:-*

- *مراكز التسويق ومواقف السيارات.*
- *مناطق البناء.*
- *معابر المشاه المكتظة.*
- *الملاعب وساحات المدارس.*

٨- عندما تخفف السرعة فجأة:-

عندما تضطر لتخفيف السرعة بشكل مفاجئ إلق نظرة سريعة على المرايا، كما يجب عليك تفقد المرايا عندما تستعد للانعطاف إلى الطريق جانبى أو التهيؤ لإيقاف سيارتك.

٩- عندما ترجع إلى الوراء:-

يعتبر الرجوع الى الوراء أمرا خطيرا. ولذا يفضل تجنب الرجوع إلى الوراء كلما كان ذلك ممكنا، واتبع التعليمات الآتية:-

- *تذكر انه لايسمح لك بالرجوع الى الخلف نهائيا على الطرق السريعة وإنه لايسمح لك بالرجوع في المدينه إلا بقدر طول سيارتك مرة ونصف فقط وإلا أعتبرك رجل المرور تسير عكس الإتجاه.*

- *تفقد ما خلف سيارتك قبل الدخول إليها، إذ يصعب كثير رؤية الأطفال وبعض العوائق الأخرى من مقعد السائق.*
- *أستدر وتطلع من فوق الكتف عند الرجوع إلى الخلف، ولا تعتمد على المرايا، كما يجب ألا تطلع من خارج النافذة الجانبية.*

- يجب أن يكون الرجوع إلى الخلف ببطء دائما لتلافى الحوادث.

١٠- نظافة النوافذ والمرايا:-

حافظ على نظافة المرايا والزجاج بسيارتك، لأن الشمس الساطعة أو الأنوار المسطعة على الزجاج الغير نظيف تجعل الرؤية صعبة.

١١- التطلع الجيد أثناء الليل:-

أتخذ جانب الحيطة التامة عند القيادة فى الليل. السير ببطء لأن مجال الرؤية محدود، وقد تؤدى السرعة الزائدة إلى الوقوع فى المأزق والمفاجآت.

كما انه وفقا للنظام يجب عليك إضاءة أنوار سيارتك بعد ٣٠ دقيقة من الغروب مع إبقاء الأنوار مشتعلة حتى ٣٠ دقيقة من قبل الشروق. ويجب عليك إشعال أنوار سيارتك كلما تعذر عليك الرؤية لمسافة ١٠٠٠ قدم إلى الأمام. وإضاءة الأنوار الأمامية عند هطول المطر وظهور الضباب تستعمل الضوء الخافت لأن الأضواء العالية التى تنعكس إلى الوراء تبهر البصر.

لا تبهر بصر غيرك من السائقين بأنوار سيارتك، واستعمل الضوء العالى فقط فى الطريق الطويلة عندما لا توجد سيارات قريبة منك. وخفف الأنوار العالية باستعمال الخافتة قبل مسافة ٥٠٠ قدم من السيارات القادمة باتجاهك وإذا كنت تسير وراء سيارة فأستخدم الأنوار الخافتة اذاإقتربت منها بثلاثمائة قدم.

عندما تترك مكانا ساطع النور، قم بالقيادة ببطء حتى تتكيف عيناك مع الظلام.

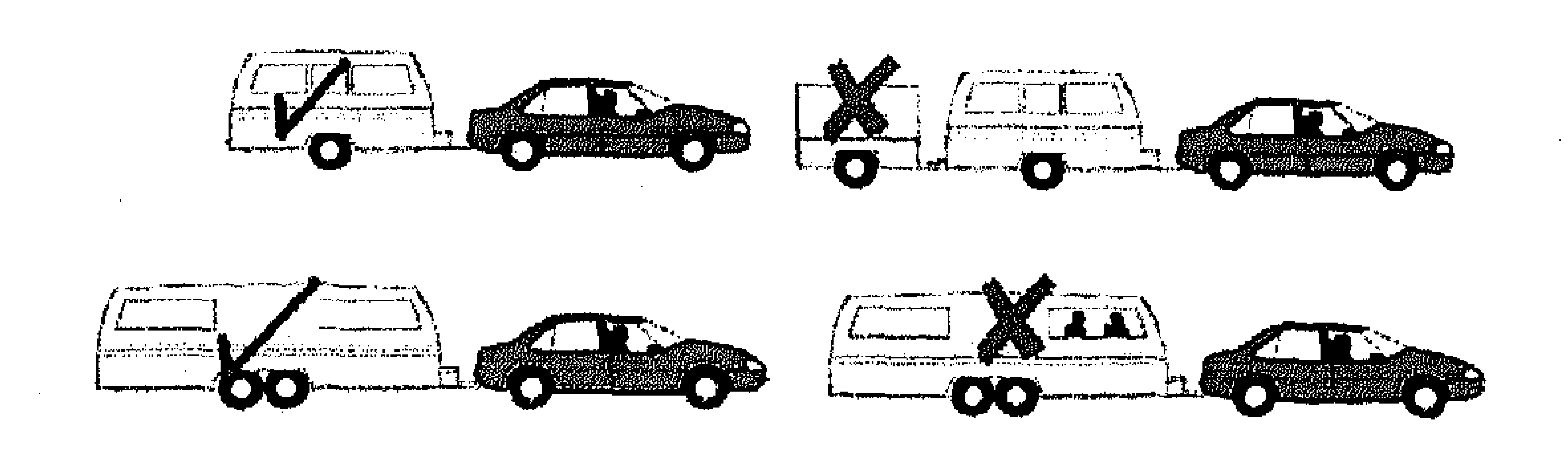
لا تمنعن النظر فى أنوار السيارات القادمة، وانظر باتجاه الحافه اليمنى لمسارك، وراقب السيارة القادمة من طرف عينك، وتجنب أن (ترد) على السائق القادم فى الاتجاه المعاكس باستعمال الضوء العالي، لأنك إذا قمت بذلك فإن الرؤيا سوف تتعذر عليكما معا والأفضل إن يظل واحد منكما قادرا على الرؤيا والزم اليمين قدر الإمكان عند اقتراب مركبة بضوء واحد، فقد تكون هذه المركبة دراجة هوائية أو دراجة بخارية وقد تكون سيارة تعطل أحد

أنوارها وتذكر أنك طرفا فى الحادث عند إساءة إستخدام الضوء .

استعمال النظارات:-

اتبع نصيحة طبيب العيون بشأن حاجتك إلى استعمال نظارة، وإذا أشار عليك بذلك فاتبع التعليمات لأن هذا الأمر فى صالحك.

أحذر استعمال النظارات المعتمة فى الليل، لأنها تزيد فى صعوبة الرؤية.ويجب اتباع القواعد السليمة في إستخدام ملحقة السيارة كما هو موضح فى الشكل التالي:



لذا نهيب بك الإلتزام أيها السائق الفطن إلى أمانه أن تتخذ كل ماسبق من إجراءات سابقة للتطلع للوصول الي الأمان والسلامة لقيادتك

بعض العادات السيئة فى القيادة والتى يعتقد من يقوم بها انه من افضل السائقين واحسنهم الماما وفهما بقواعدوآداب المرور وفهما بالسيارة وتصميمها وقواعد تشغيلها وصيانتها .

وفيما يلى سوف نذكر بعضا منها وهى :-

- إستخدام النور الرباعى والخاص بالحالات الطارئة على القيادة (مثل اشتعال النيران بالسيارة -الوقوف لتغيير احد الاطارات – عطل السيارة – فقد السيطرة على السيارة وتوجيهها – انفجار احد الاطارات – الخ.....) استخدام هذا الضوء كضوء انتظار .
- القيام بتخطى الكثير من السيارات من الجانبين بطريقة سريعة مما يعرف (بالغرز) اعتقادا ممن يقوم به على انه من اكفأ السائقين ولا يعلم ان من يقوم بمثل هذاهو من اجهل السائقين بقواعد القيادة العلمية والعملية وقواعد الامن والسلامة .
- القيادة متحكما بيد واحدة بعجلة القيادة او واضعا اصابعه داخل عجلة القيادة ولو حدث ظرف طارئ للسيارة مثل انفجار احد الاطارات او مصادمة فسيؤدى ذلك الى كسر الاصبع الموجود داخل عجلة القيادة وعدم التحكم فى السيارة .
- ابدال الاطارات الموجودة بالسيارة بإخرى غير مطابقة للمقاسات ومواصفات المصنع وهو مايؤدى الى عدم الاتزان اثناء السير والدخول فى حادث (جريا وراء المظاهر الكاذبة والتقليد الاعمى) .
- وضع مرايا كثيرة وعديدة ليس لها أى فائدة الا انها تشغل السائق اثناء القيادة وتسرع به فى الدخول فى الحوادث .
- وضع عدد كبير من الهوائيات والزينات والماركات والملصقات والغير معروفة المعنى وخصوصا اذا كانت بلغة عير معروفة له حيث انها ليست الامضيعه للمال وتشويه للمركبة .

- وضع انوار غير مرورية بألوان وأوضاع مخالفة للغة التخاطب المرورى مما يجعله يفقد طريقة التخاطب المرورى مع مستخدم الطريق ويدخل فى المصادمات وخصوصا بالليل .
- تركيب أجهزة تكبير وسماعات للصوت وتشغيلها بصوت مرتفع جدا تشغل السائق عن القيادة وتزيدمن التلوث الضوضائى .
- تركيب الزجاج الفيميه الحاجب للرؤيا مما يعيق السائق عن القيادة .
- تركيب عدد من الات التنبيه عالية الصوت مما يسبب إرباك مستخدمي الطريق وزيادة التلوث الضوضائى .
- وضع وتعليق أشياء كثيرة بالزجاج الامامى والخلفى للسيارة تعيق الرؤيا .
- السير خلف سيارة مباشرتا(نقطة عدم الهروب مناذا استخدم الفرامل) مما يؤدى الى الاصطدام به من الخلف .
- التسارع بالطرق .
- الانتظار فى غير الاماكن المخصصة له .
- المعاتبات بين السائقين التى تصل بهم الى غضب الطريق ثم مايأتى بعد ذلك من مشاحنات ومشاجرات .
- الانشغال عن القيادة بأشياء اخرى .
- عدم الاهتمام بوجود اطار احتياطى سليم ورافعة وعدة وسيور وطقم فيوزات احتياطى ووجود طفاية حريق للسيارة .
- عمل الصيانة الدورية للسيارة فى مواعيدها وبانتظام .
- الحرص على الكشف على السيارة وإطاراتها قيل الخروج بها .
- عدم الاهتمام بتاريخ نهاية الصلاحية والعمر الافتراضى للاطارات وكذا مايسمى بالتبديل او التصليب لها .
- عدم حمل رخصتى القيادة والسيارة اثناء القيادة .

- عدم التعامل مع التوكيل الخاص بالسيارة والتعامل مع من يسمى (الاسطى بلية)ظنا بانه هو الاوفر لكنه قديكلفك حياتك .
- استعمال قطع غيار غير أصلية او مستخدمة (قاتله الله من سمح بدخولها البلاد)لانها إنقضى عمرها الانفراضى ولكن نأخذ بظاهرها فتصبح اغلى من الجديدة الاصلية فى اضاعة الوقت والعمر والعمالةناهيك عما تسببة من حوادث قاتلة .
- القيادة تحت تأثير ادوية او مخدرات او كحول او ارهاق شديد .
- القيادة تحت تأثير الغضب او الاخبار العصبية السيئة او الايجابية .
- القيادة فى الظروف الجوية السيئة او الشبورة او انعدام الروءيا .
- القيادة تحت تأثير المض العضوى او المفاجئ .
- القبادة تحت تأثير كبر السن الشديد .

النصيحة الكبرى رقم (١)

عدم التعامل مع كل مايوصف (بالاسطى بلية)

كان جميع المهنيين بمصر على درجة كبيرة من المهارة الفنية والمهنية وذلك بمافيهم مهنى خدمة السيارات من ميكانيكا وإطارات وكهرباء الخ ....وكان يشهد لهم بذلك الجميع وكان ذلك يتناسب مع المركبة الموجودة فى ذلك الحين .

ولما ظهرت الاجيال الجديدة من المركبات والتى بين أيدينا الان والتى يصعب على بعض المهندسيين من غير أصحاب التخصص التعامل معها لذا أصبح من الخطأ الكارثى ان تترك صيانتها وإصلاحها الى الاسطى بلية ممن يدعى العلم بكل جديد فى المركبة وحقيقة الامر هو يجهل بكل ما فيها من انظمة ورغم ذلك يجد من يسمع له وللأسف الشديد من بعض المتعلمين بحجة أنه أوفر ماديا من التوكيلات الخاصة بالمركبات ولايدرى من يتعامل معه أنه يمكن أنه بتسبب فى عدم سلامته وأمنه وكذا من معه فى المركبة وهوسبب من الاسباب الرئيسية فى الحوادث .

وللأسف الشديد ان السلطات تسمح له بمزاولة هذه المهنة دون الحصول على أى إجازة علمية لذلك كما وأن السلطات تسمح للمركبات أطراف المصادمات بالاصلاح دون تصريح أيضا مما يؤدى الى تغيير معالم الحادث والهروب من المسائلة مخالفه بذلك جميع القوانين حتى فى الاقطار العربية .

لذا فألخيار لك إما أن تحافظ على سلامتك وأمنك وتذهب الى المختص من أهل الذكرفى هذا كما قال الله عز وجل فى كتابه الكريم ﴿ (فسألوا أهل الذكر إن كنتم لاتعلمون) ﴾ أو ان تتعامل مع هؤلاء الجهلاء على حساب سلامتك وأمنك وحياتك

النصيحة الكبرى رقم (٢)

عدم إعادة إستخدام قطع الغيار المستغلة

من الاخطاء الكارثية اعادة إستخدام قطع غيار للسيارة مستعملة من قبل تحت بند (إستعمال الخارج) وهذا خطأ فادح يؤدى الى كوارث واول من يدفع ثمنها هو من اعاد إستخدامها وتجد من يبيعها أو استوردها ويبرر ذلك بأنها اصلية وليست (مضروبة) وهو الجهل بعينه لأن قطع الغيار سواء كانت معدنية أو من المطاط أو البلاستيك لها عمر أفتراضى ينتهى بإجهاد وتفريق جزيئات المعدن ولاتؤدى عملها المطلوب بعده مما يؤدى الى وقوع الحوادث الجثيمة ولانعرف بعد ذلك السبب فى الحادث لجهلنا بهذه الاصول العلمية ونرجع اسباب الحادث الى اسباب اخرى ولانتعلم مما حدث .

اما إذا كانت القطع التى إعيد إستخدامها من مادة البلاستيك او المطاط مثل الاطارات فلابد ان تعرف ان هذه المواد لها تاريخ نهاية صلاحية لانها تتأثر ببعض انواع الاشعة الشمسية مما يعيدها الى مكوناتها الاصلية فلا تصلح بعد هذا التاريخ للاستخدام وهى من الاسباب الرئيسية فى وقوع الحوادث لذا فأنا اتعجب لمن سمح بإستيراد هذه القطع المستعملة والى من سمح بتداولها وبيعها وإعادة إستخدامها (قاتله الله) .

لذا أهيب بك اخى السائق إلا تقع فى مثل هذا الخطأ الكارثى تحت أى بند .

مصادر المؤلف

١ ـ المصادر العربية

- القرأن الكريم كتاب الله عز وجل
- سنة رسول الله العدنان صلى الله علية وسلم وما روى عنة بالبخارى ومسلم
- قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ م في جمهورية مصر العربية والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ م
- اللائحة التنفيذية للقانون السابق الصادرة برقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠ م.
- الدراسات العلمية والعملية لنفس المؤلف وهي عبارة عن مجهود شخصي له .
- المذكرات والنشرات والأبحاث لمؤتمر الشرطةالمصريةالعصرية لسنة ٢٠٠٠ م.
- كتاب قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الامنة والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ٢٠٠٠/١٧٢٧٦ والترقيم الدولي رقم ٢ـ٣١٦٧ـ٠٤ـ٩٧٧ I.S.B.N من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي .
- مؤلف كيفية تطبيق القانون كحل من حلول مشكلة المرور والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ٢٧٤٦٧ /٢٠٠١ من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي والترقيم الدولي رقم ٢ـ٣١٦٧ـ٠٤ـ٩٧٧ I.S.B.N .
- مؤلف سيارة الأغاثة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي
- مؤلف رخص السير واجراءات اصدارها من تسجيل وفحص وصرف اللوحات واصدار الرخصة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي.

- مؤلف اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة في حوادث المرور وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء/ يسري الروبي .
- مؤلف رجل المرور وتنظيم حركة السير للسيد الشريف اللواء يسري الروبي.
- مؤلف القيادة الوقائية بجزئيه للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف دور رجل المرور في المنظومة المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف الدوريات المرورية للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي
- مؤلف أهداف ومهام العمل المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف التقنية الحديثة في مجال المرور للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف مايتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف إدارة الأزمات المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف تنظيم مسرح الحادث المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف مهارات القاء القبض والتفتيش للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني .
- مؤلف المداهمة والتفتيش للسيد الشريف/ اللواء سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني.
- مؤلف المحاكمات العسكرية في الشرطة للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني
- الخبرة الخاصة بالسيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي خلال عملة بالمرور بجمهورية مصر العربية .
- الزيارات الميدانية للمؤلف لمختلف انظمة دول العالم في هذا الشأن .

٢ - المصادر الأجنبية

١-*Traffic Signals*
F.V webster B.Sc. Ph.D.
B.M Coffe. B.Sc. AMIEE.

٢- *Driving And Traffic Safety Education*
James E. Aoron ; Marland K.Strasser
Safety Center , southern Illinios university.

٣- *Private Motoring in England and W ales.*
By P.G. Gray
London. Her Majest's Stateway Office ١٩٦٩

٤- *Highway Safety Policies for police Executive*
Highway Safety Division
International Association Chiefs of police.

٥- *Traffic Accident Investigation Manual*
J.stanndard Baker
The Traffic Institute, Northwestren University.

٦- *Chicagho Traffic Institute for High Officers*

٧- *The Driving Simulator Method*
Highway Traffic Safety Department
Michigan State University
East Lancing, Michigan . USA .

٨- United Nations Conference on Road and Motor Transport
Geneva, ٢٣ August – ١٩ September, ١٩٤٩

٩-World Roads Statistics ١٩٦٨ – ١٩٧٢٩
Geneva ٦٣, rue de Lousanne.
١٠- Education for Safe Living
Herbert J. Stack ; J. Duke Elkow
New York University , Traffic Safety Center.
١١-Pedetrain Protection
American Auto mobile Association
Traffic Engineering of Deptt. of Wash.
١٢- The Patrol Operation
George W. O'connor
Charles G. Nanderfoseh.
١٣- Organization for Traffic Safety in your Community.
Essential of Planning and Effective Program
Walter D. Ladd.
G.G. Stewart.
١٤- The Psychology of Driving
A.R Jouer , M.A. MS. Ph.D.
Director, Driving Research Laboratory.
Iow State University.
١٥- Human Factors In Highway Traffic Safety Research
T.W. Fortes ; Michingan State University.
١٦- what Every Driver Must Know

State of Michigan
March, ١٩٦٧.
١٧– Roadcraft the police driver,s hand book.

- مستخرج من بيانات حوادث نيوساوث ويلز (RTA) .
- أسباب الوفيات المكتب الاسترالى للإحصائيات ٢٠٠١ .
- المكتب الاسترالى لسلامة النقل ٢٠٠٢ (ATSB) .
- مكتب إقتصاديات النقل (BTE) تكلفة حوادث التصادم .
- كتاب الآداء سيمسون (١٩٩٦) .
- كلارك وترومان (٢٠٠١) .
- دائرة البيئة والنقل - لندن – (DTER) .
- محاضرة المؤتمر الواحد والعشرين للجمعية الامريكية لطب النقل الالى - كندا – (RTA) .
- كتيب مؤهلات السائق نيوساوث ويلز .
- مستخرج من الرسوم البيانيةلاصابات الكحول - بنسيلفانيا – امريكا- .
- مستخرج من الارهاق (TAC) .
- الجمعية الامريكية للسيارات (AAA) .
- متسوبولوس ،محاضرة مؤتمر أبحاث سلامة الطريق (٢٠٠١) .
- تقرير وحدة أبحاث حوادث الطريق (NHMCR) جامعة آدلايد .
- دائرة سلامة الطريق وإدارة المرور (٢٠٠١) باريس .
- المكتب الفيدرالىلسلامة الطريق - سرعة السير ومخاطرة الاشتراك فى حدوث تصادم (١٩٩٧) .
- أبحاث الطريق والنقل فى سكاتدينافيا(١٩٩٩) .

خاتمـة

عزيزي رجل المرور أعانك الله على تقديم خدماتك إلى مستخدمي الطريق.

عزيزى قئد السيارة

بعض العادات السيئة فى قيادة السيارات وماتؤدى اليه من كوارث وكيفية الاقلاع عنها

والله عز وجل نسأل أن نكون وفقنا لنقل دراسات و خبرات لنا دامت في حقل المرور اكثر من خمسة وعشرون عاما لك عزيزي القارئ.

وصدق رسول الله الكريم ﷺ حين قال:" خيركم من تعلم العلم وعلمه " صدقت ياحبيبى يا سيدي يا رسول الله ﷺ

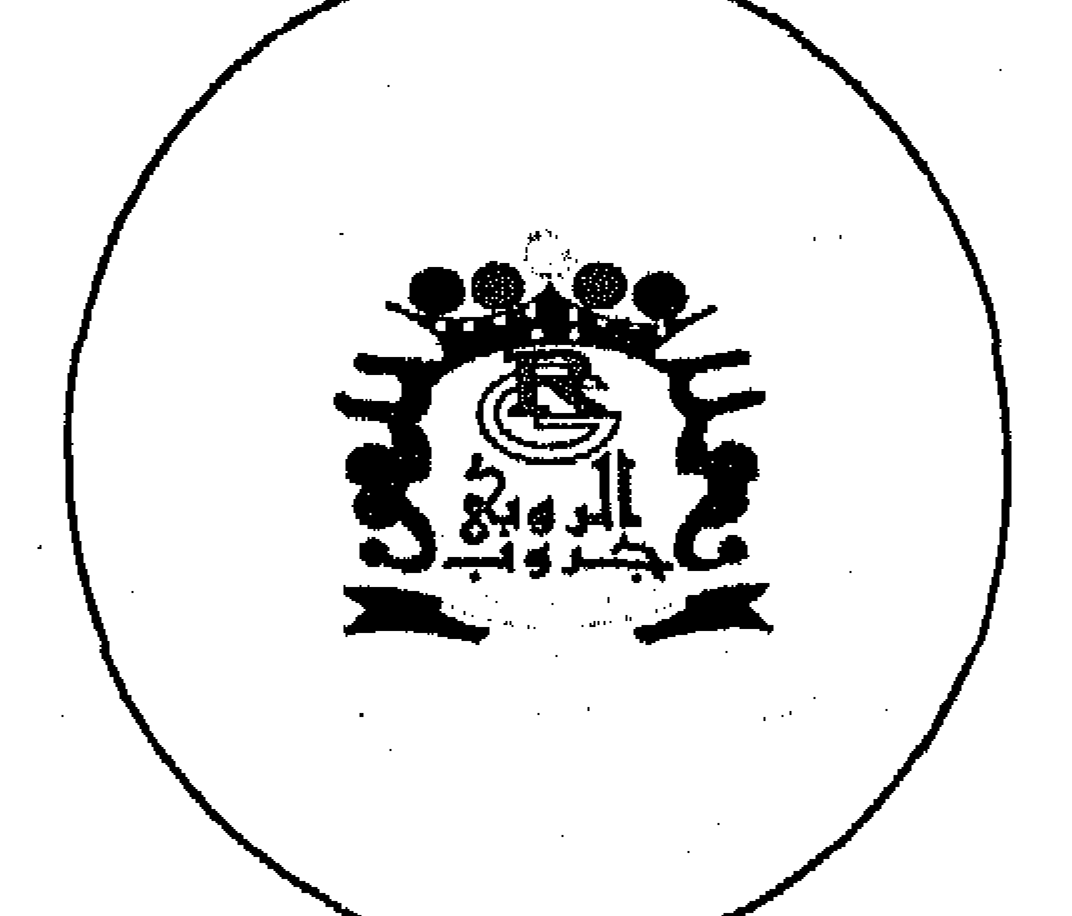
مع تحياته المؤلف

السيد الشريف اللواء يسري محمد الرويني

خبير المرور الدولي والإنقاذ والتدخل

السريع فى الحوادث رئيس مجلس ادارة الدار

تحذير



مدينة ٦ أكتوبر-الحي المتميز-مجاورة٢-عمارة ٢٨
تليفون: ٣٨٣٥٤٠٨٢ فاكس عادى: ٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩

هذا المؤلف قابل للتجديد والتعديل المستمر حسب مقتضيات المصلحة العامة وما تفرضه طبيعة وتطور أنظمة المرور والقوانين واللوائح المنظمة لها

دار الكتب والوثائق القومية
الشئون الفنية
إدارة الإيداع القانوني

إقرار بتسليم رقم الإيداع بدار الكتب

طبقاً لقانوني الإيداع رقمي

٣٨ لسنة ١٩٩٢م، ٨٢ لسنة ٢٠٠٢

عنوان المصنف : ....

اسم المؤلف : .... العنوان : ....

اسم الناشر : .... العنوان : ....

اسم المطابع : .... العنوان : ....

الطبعة وتاريخها : .... عدد الصفحات : .... مقاس النسخة : ....

رقم الإيداع : .... الترقيم الدولي : ....

تحريرا في : .... المتسلم : ....

رقم قومي : .... مندوب : ....

ملحوظة :

يتم إيداع النسخ المقررة طبقا للقانونين المشار إليهما في خلال ثلاثة أشهر من تاريخ الحصول على رقم الإيداع على ألا يقل عدد الصفحات النسخة عن ٥٠ صفحة

مستند الايداع المحلي والعالمي

أحد قاعات التدريب بدار الخبرة



دار الخبرة للسلامة و التدريب و إصدارات المنظومة المرورية هى أول دار فى جمهورية مصر العربية و العالم العربي متخصصة فى مجال المنظومة المرورية و علميتها فى جميع مراحلها و يشرف عليها نخبة من السادة اللواءات من الخبراء و العلماء فى هذا المجال و الدارسين بالولايات المتحدة الأمريكية و أوروبا بإشراف السيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي خبير المرور الدولي والإنقاذ والتدخل السريع في الحوادث رئيس مجلس إدارة الدار.



مبنى دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية

مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨
بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٣٨٣٥٤٠٨٢ - فاكس عادى -
٣٨٣٥٢٩٣٣وفاكس ملون٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول المستشار مدير الدار :٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار :٠١٢٢٢١٦٦٥٩
البريد الالكترونى E-mail:darelkhebra@hotmail.com
االموقع الالكترونى www.elroubygroup.com

الفهـــــــــرس

الطبعة الثانية

تطلب من دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية

مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨ بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٣٨٣٥٤٠٨٢ – فاكس عادى - ٣٨٣٥٢٩٢٣ وفاكس ملون ٣٣٧٦٢٩٠٠

محمول رئيس مجلس الادارة ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

البريد الالكترونى E-mail:darelkhebra@hotmail.com

االموقع الالكترونى www.elroubygroup.com

إقرأ فى السلسلة المرورية

إقرا في الجزء الاول : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.

إقرأ في الجزء الثاني: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.

اقرأ في الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.

اقرأ في الجزء الرابع: علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فى حوادث المرور.

اقرأ في الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها ورخص السير وإجراءات إصدارها

اقرا في الجزء السادس : سيارة الإغاثة

إقرا في الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات .

إقرا في الجزءالثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور

اقرأ في الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليله الإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.

اقرأ فى الجزء العاشر ١-٢-٣- : المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.

اقرأ فى الجزء الثالث عشر : إستشعارمصادر الخطر وإدراكة وتفاديه أثناء القيادة .
اقرأ فى الجزء االرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الاول.
اقرأ فى الجزء الخامس عشر: دليل سائقى الشاحنات الجزء الثانى
اقرأ فى الجزء السادس عشر:ارشادات ونصائح مرورية وهندسية عامة وهامة لقيادة السيارة وصيانتها وبعض المواقف والاعطال الشائعة وطريقة التعامل والاصلاح .
اقرأ فى الجزءالسابع عشر: بعض العادات السيئة فى قيادة السيارات وما تؤدى اليه من كوارث وكيفية الاقلاع عنها
باقي اجزاء المنظومة المرورية والتى تحت الطبع والإصدار
دليل سائقى سيارات الشرطة – دور رجل المرور فى المنظومة المرورية.

هذه الصفحة والتي تليها
من هذا المؤلف مخصصة لإعلانات
من هو مرتبط بعملية تعليم القيادة
اوإنتاج السيارة اوالتأمين الخاص
بها و يمكن تكرار مساحات اخرى
بداخل صفحات هذا المؤلف أيضا
لنفس الغرض بالاتفاق مع الدار